SEÑORA PRESIDENTA.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 9 y 17 minutos)

La Comisión de Presupuesto integrada con Hacienda del Senado, abocada al tratamiento del proyecto de ley de Presupuesto quinquenal, da la más cordial bienvenida a la delegación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, encabezada por el señor Ministro Enrique Pintado.

A continuación, vamos a recibir su presentación general; luego los señores Senadores podrán realizar comentarios generales y, finalmente, recorreremos el articulado para dejar bien claro cuál es el sentido de cada una de las disposiciones.

Tiene la palabra el señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO.- Gracias, señora Presidenta. Es un gusto estar en la Comisión de Presupuesto integrada con Hacienda del Senado, con tantos amigos y conocidos.

Quiero informar a los señores Senadores que hoy he venido acompañado por una amplia delegación del Ministerio, integrada por el señor Subsecretario, ingeniero Pablo Genta; el Director General de Secretaría, señor Pablo Ferrer; la Adscripta a la Dirección General de Secretaría, contadora Titina Batista; la Directora Nacional de Logística, Planificación e Inversiones, ingeniera Beatriz Tabacco; el Director Nacional de Topografía, ingeniero agrimensor Jorge Franco, acompañado por el ingeniero Jorge Curi; el Director Nacional de arquitectura, arquitecto Jorge Lima; el Director Nacional de Vialidad, ingeniero Luis Lazo, acompañado por la Adscripta a la Dirección Nacional de Vialidad, ingeniera Gabriela Costa; el Director Nacional de Transporte, señor Felipe Martín, acompañado por la Directora de Transporte Aéreo, señora Elina Rodríguez, y el ingeniero Carlos Colon, que vino en sustitución del Director Nacional de Hidrografía, ingeniero Jorge Camaño, quien se encuentra en una misión en el exterior.

En realidad, esto refleja el trabajo realizado para esta propuesta presupuestal y esta presentación, que no es otra cosa que una tarea colectiva de la que estamos orgullosos y una muestra de cómo está actuando el equipo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Obviamente, la propuesta presupuestal está enmarcada dentro de un plan estratégico del Ministerio, que tiene un horizonte un tanto mayor que el Plan quinquenal. Si la señora Presidenta no tiene inconvenientes, ya estamos en condiciones de empezar.

La visión estratégica del Ministerio de Transporte y Obras Públicas -que, en términos modernos, debería llamarse Ministerio de la Infraestructura, el Transporte y la Logística- tiene la mirada puesta en el horizonte del año 2030. Nos hemos propuesto ser la plataforma para el desarrollo del Uruguay, siendo un gran facilitador del desarrollo económico y social, tendiendo los puentes necesarios entre nuestra producción y sus terminales de salida, y favoreciendo el tránsito regional, desde la región al mundo y del mundo a la región. Para lograr esto, es necesario tener un objetivo compartido por todos los Partidos Políticos. Aspiramos a que, en un año y medio, pueda transformarse en una política de Estado -suscrita no solo por los Partidos, sino también por los empresarios y los trabajadores organizados- que tenga como objetivo estratégico que en el año 2030 el Uruguay pueda ser un polo logístico regional, en el marco de la cooperación y la competencia que existe en la región; en consecuencia, nuestro país tendrá que multiplicar y diversificar servicios.

Esta dimensión no es contradictoria con otras como el Uruguay natural, el Uruguay turístico, el Uruguay productivo, el Uruguay del conocimiento o el Uruguay agro inteligente**.** Nosotros elegimos esta dimensión porque, si bien la ubicación geográfica de un país no determina sus objetivos, lo condiciona en forma importante. Teniendo en cuenta la ubicación privilegiada del Uruguay en el eje norte-sur y la comunicación a través de la hidrovía con países tales como Bolivia, Paraguay, Brasil y Argentina, estamos llamados -porque somos eficientes, competitivos y atractivos- a jugar un rol importante en el polo logístico regional. El Corredor Bioceánico que se extiende desde Valparaíso hasta Santos -según algunos, Río de Janeiro sería el mejor lugar para ubicar la terminal- nos llama a trabajar para que quienes toman las decisiones sobre el transporte opten por pasar con sus mercancías por el Uruguay. Esto tiene que ver con la infraestructura vial y ferroviaria, pero también con la concreción de acuerdos internacionales, de modo de facilitar el comercio a través de los instrumentos que nos ofrece la tecnología.

Señora Presidenta: no estamos solos en este camino, ya que nuestros países hermanos -me refiero a Argentina y Brasil- están compitiendo con nosotros para tratar de ser centros logísticos regionales. Ojalá que algún día podamos establecer una complementación productiva y de servicios que nos permita especializarnos a todos. Esta es la idea que el Presidente de la República tiene al promover un puerto de aguas profundas en el MERCOSUR, cuyo elemento o fortaleza principal, desde el punto de vista político, es romper con la lógica de la competencia de puertos y cambiarla por una lógica de cooperación y especialización de cada uno de los centros de distribución de la región.

¿Cuáles son las claves para alcanzar esos objetivos estratégicos? Por nuestra parte, manejamos tres claves: la planificación, la inversión y la gestión.

La planificación es un elemento fundamental. Se trata de ir anticipándonos, respondiendo no solo a las demandas actuales, sino también a las futuras en todo lo que tiene que ver con la infraestructura, el lugar donde están las producciones, sus volúmenes, el sitio por donde estas van a pasar y, obviamente, el transporte. Esto nos demanda trabajar conjuntamente con los Entes Autónomos y Servicios Descentralizados que están a nuestro cargo, como la ANP, AFE y PLUNA Ente Autónomo, así como con las Intendencias, a los efectos de coordinar en lo que hace a los planes de desarrollo. Hemos venido haciendo esto en nuestra relación cotidiana con los Servicios Descentralizados y Entes Autónomos a nuestro cargo y durante las jornadas técnicas que se están llevando a cabo con las Intendencias. Cabe acotar que nos quedan por visitar ocho Intendencias, incluyendo la de Montevideo. De ese modo, podremos analizar las demandas que tienen las Intendencias respecto del Ministerio, cuáles son los planes de acción que la Cartera piensa realizar sobre ese territorio y también definir cómo canalizamos las diferencias que naturalmente existen, determinando si hay posibilidades de cambiar alguna decisión o, en caso de compartirla, llevarla a la práctica por algún otro espacio del Estado.

Obviamente, en lo que hace a la planificación, estamos trabajando -como dije al comienzo de la presentación- en la formulación del Plan Estratégico 2030, que va a convocar a los distintos Partidos Políticos. En los próximos días, los estaremos convocando para suscribir un documento que dé trabajo a representantes de cada uno de ellos.

Asimismo, estamos preparando el Plan quinquenal. Ahora vamos a presentar el de este año y, en lo que hace a la obra pública, buscamos desarrollar un plan de recuperación y conservación del patrimonio edilicio público, haciendo las coordinaciones respectivas con los organismos estatales correspondientes.

Realizamos todo este trabajo profundizando en el desarrollo de los datos geoespaciales y espaciales de carácter público. En los próximos días -si no me equivoco, el próximo jueves- estaremos poniendo a disposición del público del área metropolitana algunas mejoras en este sentido, a las que tendrá acceso el público en general, y desarrollando todo lo relativo a la infraestructura de los datos espaciales, que es vital para la planificación de la que hablábamos.

La segunda clave es la inversión. Obviamente, uno de los pilares de nuestro Ministerio es la inversión en infraestructura vial, que nos demanda el mantenimiento de la red nacional con niveles de servicios adecuados y mejoras en las condiciones de seguridad vial. Tal como hablábamos hace unos minutos con el señor Senador Larrañaga -máxime luego de algunas experiencias que cada uno de nosotros ha tenido y aun antes de que ellas ocurrieran- estamos preocupados por este tema. Partimos de la base de que la clave de la educación es muy importante, pero sabemos que sus resultados son a muy largo plazo. Asimismo, reconocemos que la acción punitiva del Estado debe existir a través de la implementación de mecanismos mucho más fuertes. La realización de mejoras en los sistemas constructivos es muy importante; se busca evitar los accidentes, tratando de que ocurran lo menos posible y, para ello, nos salteamos cruces peligrosos, hacemos ensanches y llevamos a cabo mejoras en lo que hace a la iluminación. No obstante, en el Uruguay, producto de una cuestión cultural que debemos cambiar, las disposiciones y los límites que se establecen en la abundante cartelería que tenemos en las carreteras, lamentablemente son vulnerados o violados en forma permanente y, por lo tanto, debemos partir del presupuesto de que, por definición, los uruguayos no van a cumplir con las normas de tránsito establecidas.

El apoyo a la infraestructura vial departamental es también imprescindible, aunque estamos trabajando para ver si en el futuro encontramos soluciones de fondo para esto, dado que el incremento de las cargas hace que, a veces, todos los esfuerzos y los dineros que destinamos a ese apoyo se desparramen en minutos -por ejemplo, como consecuencia de una lluvia- y dejen de tener el uso que se persigue.

Lo último que quiero destacar es el control del uso de la red y el complemento con distintos modos de transporte.

En el material que tienen los señores Senadores podemos observar el estado actual de confort de la ruta, con un índice de rugosidad, y los respectivos porcentajes. Realmente, los porcentajes son buenos para mostrar pero, claro, cuando el estado de la ruta es malo o muy malo, poco importa estar en el porcentaje minoritario porque, para ellos, hay que destinar el 100%. Por ello, nuestra preocupación y objetivo es que al final del quinquenio tengamos un aceptable grado de mantenimiento y estado de confort de la mayoría de la red principal. Existe una justificación económica en la inversión, que tiene que ver con la tasa interna de retorno que explica las inversiones en mantenimiento -no creo conveniente ingresar en su detalle numérico, pues figura en la presentación y parto de la base de que los señores Senadores lo leerán en su momento- y también los escenarios de inversión y beneficios que podrían aportar en miles de dólares. ¿Cuáles son los vectores o herramientas de esta inversión que estamos planteando? Son cinco: el Presupuesto Quinquenal, es decir, el actual más un incremento; los aportes a la infraestructura departamental y caminería forestal; las concesiones a privados; los aportes de la Corporación Vial del Uruguay -que es nuestra sociedad con la Corporación Nacional para el Desarrollo que, a la vez, participará del financiamiento, igual que la Corporación Andina de Fomento-; y, por último, un nuevo instrumento -que está siendo discutido por el Parlamento en estos días- que es la participación público-privada.

En la siguiente escala podemos observar una gráfica que plantea cómo creemos que deberá evolucionar la participación de esos distintos vectores o herramientas de inversión. A grandes rasgos, podemos observar que pasamos de una fuerte participación de financiación del Estado en el crecimiento e inversión en infraestructura y desarrollo del sector vial, a un incremento de la participación público-privada al final del período. Hacemos esto con el convencimiento de que estos nuevos instrumentos no operan automáticamente, sino que necesitan cierto proceso de aclimatación.

En la próxima gráfica se muestra la inversión que pensamos hacer por tipo de red, tanto en la longitud como en la incidencia del monto; hemos usado colores bien determinados para destacar los corredores internacionales, la red primaria, la secundaria y la terciaria. A su vez, podemos observar la inversión por tipo de obra desde el punto de vista de la longitud y también por el monto. Esto tiene que ver con el cambio de estándar a granular a tratamiento bituminoso doble, el estándar de tratamiento bituminoso

de la carpeta asfáltica, la reconstrucción en tratamiento bituminoso, la rehabilitación en carpeta asfáltica y tratamiento preventivo.

La otra clave de la inversión tiene que ver con lo que vamos a estimular en el modo ferroviario. Si bien este no es un capítulo que esté específicamente incluido en nuestro presupuesto, queremos plantear -esto tiene que ver con algunos acuerdos logrados por el señor Subsecretario Pablo Genta en una reunión internacional- la intención de Brasil de garantizar la interconexión ferroviaria desde Livramento a Cacequi. La nueva Presidenta electa, Dilma Rousseff, tendría la intención de que esta obra de infraestructura, que ya está en funcionamiento, sea acelerada, así como de visitar en los próximos meses las obras tanto del lado uruguayo como del brasileño.

A su vez, en los próximos meses estamos culminando la conexión Rivera-Montevideo y finalizando las reparaciones y puesta a punto del tramo Rivera-Pintado. Debemos tener presente, también, la comunicación de Rivera y Artigas con Fray Bentos. Al Puerto de Fray Bentos, mediante acuerdos de dragado con Argentina, pensamos darle funcionalidad a fin de que opere como un gran auxiliar del Puerto de Nueva Palmira, para madera y grano. Y tenemos que mencionar las líneas Río Branco-Montevideo, que tienen que ver con los minerales, y la línea Minas-Montevideo, donde hay cooperación pública-pública. Estamos hablando del arroz y otro tipo de producciones, más algún otro punto que agregamos, como es el de pensar, vía el acuerdo que hicimos con Brasil respecto al desarrollo de la Hidrovía Uruguay-Brasil, en cuáles van ser las comunicaciones, tanto ferroviarias como viales, que vamos a requerir para comunicar la Laguna Merín con la Laguna de los Patos y para un eventual desarrollo del Puerto de La Paloma. Las conexiones portuarias son, para nosotros, fundamentales y en esto estamos trabajando, sin excluir, obviamente, al departamento de Montevideo.

En materia de transporte de cargas por carretera, la trazabilidad pasa a ser fundamental, así como el seguimiento y el monitoreo de esas cargas y los controles necesarios para todo el tema de pesos y de la reglamentación vigente, de modo tal de ayudar a la seguridad y al uso de las redes viales. También es importante aumentar la profesionalidad y ampliar la capacitación de los conductores en una actividad que está creciendo al ritmo en que se están incrementando los niveles de inversión productiva.

Olvidé señalar que tenemos una demanda extraordinaria sobre la infraestructura vial y esto parece -y no deja de serlo- un déficit del país. Pero esto no ocurre por falta de atención, sino porque, en realidad, no hace mucho tiempo que el Uruguay ha apostado al desarrollo de su producción -es lo que nosotros llamamos “revolución productiva”- y esto es lo que nos interpela sobre la utilización de la infraestructura. Está claro que aquel país que apostó al desarrollo de los bancos y de todo el sector financiero como principal actividad, no necesitaba demasiadas rutas; le alcanzaba con lindos locales en algunas ciudades importantes del país. Cuando se apuesta a la producción y a este crecimiento revolucionario de la producción de granos, de la forestación, de las exportaciones en materia vacuna, de la explotación mineral, etcétera, es obvio que la infraestructura toda se siente interpelada y las inversiones que se requieren son multimillonarias. Aclaro que no nos quejamos por los recursos que nos tocaron, porque compartimos los lineamientos del Gobierno en cuanto a dónde deben destinarse para lograr los objetivos de eliminar la indigencia, reducir la pobreza, apostar fuertemente a la educación, mantener las conquistas que se generaron en el Gobierno pasado -como el Sistema Nacional Integrado de Salud- y priorizar fuertemente el tema de la vivienda. Obviamente, la infraestructura es vital, pero tenemos que buscar los recursos no solo en la porción presupuestal que nos toque, sino también a partir de la creatividad, y es por eso que apelamos a estas fuentes de recursos.

SEÑOR PENADÉS.- Quiero saber si entendí bien al señor Ministro, porque creo haberle escuchado decir que gobiernos anteriores apostaron solamente por los bancos y no por la infraestructura. Si realmente dijo esto, quiero rechazar absolutamente esa afirmación, porque creo que, además, es innecesariamente provocativa y desconoce la realidad de la vida del país.

Puedo citar al señor Ministro una cantidad enorme de obras que en su momento no contaron con el voto del partido político que integra y que en la actualidad reivindica como grandes leyes. Aclaro que no

deseo ingresar en un debate porque creo que no es necesario, pero no puedo dejar pasar una afirmación tan temeraria como la que acabo de escuchar, si es que oí bien; en caso contrario, me adelanto a pedir disculpas.

SEÑOR MINISTRO.- Creo que fui claro; hablé del país de los Bancos, no del Gobierno. Es posible comparar el Uruguay productivo con el Uruguay tecnológico, etcétera; en lo personal, lo comparé con lo que me pareció adecuado. Por lo tanto, no hay ninguna alusión a nadie y, por ende, no hay que hacerse cargo de alusiones que uno no hizo.

En materia de transporte terrestre de pasajeros, estamos planteando desarrollar todo lo que tiene que ver con el área metropolitana, que abarca a los departamentos de Montevideo, Canelones y San José -porque allí está la mayor parte de la población transportada diariamente- en un esquema institucional ya acordado con las Intendencias, que requiere profundizar en el sistema para mejorar los servicios poniendo al usuario como centro, permitiendo incluso una complementación con otros usos de transporte como, por ejemplo, el ferrocarril. Es por esa razón que en el articulado del proyecto de ley de Presupuesto planteamos algunas novedades que hagan posible desarrollar esta idea que, realmente, es fundamental, dado que hablamos de la mayoría de los usuarios del transporte terrestre en general.

En lo que tiene que ver con el transporte de pasajeros interdepartamental y regional, seguimos estimulando y apostando a la incorporación de tecnología, como así también a la ampliación de mejoras en las ofertas a los usuarios y al perfeccionamiento de los controles.

El usuario, como dijimos, es nuestro actor principal, lo que más nos importa, y requiere de un centro de atención e información que le dé respuestas. Para ello, estamos implementando algunas mejoras que se inaugurarán en los próximos días.

Igualmente importantes son los estudios sobre oferta y demanda y ocupación de servicios, dado que los movimientos migratorios también generan necesidades de transporte. No es lo mismo un Maldonado pujante en mano de obra, que traslada a miles de obreros de otros departamentos, que si esa situación no se diera, esto es, si la demanda de trabajo no fuera tan importante.

Obviamente, seguiremos aportando nuestro granito de arena a los objetivos del Gobierno en materia de educación, aumentando el subsidio al boleto de estudiante a través de dos etapas. La primera de ellas abarca a la totalidad de los alumnos del primer ciclo, con la incorporación de los mayores de 15 años y, la segunda, incluirá a todo el segundo ciclo, de modo que el transporte no juegue como una limitante a la hora de ir a estudiar. De la misma manera, hacemos nuestro aporte al traslado de usuarios a los hospitales.

En otros modos de transporte estamos promoviendo la competencia regulada y el aprovechamiento de la infraestructura instalada, además de desarrollar la que sea necesaria. Asimismo, nuestro objetivo es tomar acciones para fomentar la Marina Mercante Nacional, fortaleciendo las capacidades reguladoras que permitan desarrollar los modos de transporte en los que nos toque actuar.

En materia de puertos, seguimos convencidos de la idea del Sistema Nacional de Puertos. Hay dos que son fundamentales: Montevideo y Nueva Palmira, que se seguirán ampliando. Sin dudas, eso también implicará una mejora en la accesibilidad a esas terminales portuarias. En este sentido, estamos trabajando para desarrollar los puertos de Fray Bentos y Paysandú -en base a los acuerdos de dragado que tenemos con Argentina los que, en principio y como primer paso, estarían asegurando un dragado a 26 pies, aunque estamos intentando que llegue a 30 pies- para que el primero de ellos pueda funcionar como complemento del de Nueva Palmira, ya que si tomamos en cuenta la hipótesis de crecimiento de esta última terminal, su línea hacia el norte y hacia el sur no ofrecería el espacio requerido. Esto permitiría descongestionar algunos tránsitos de carga pesada hacia Nueva Palmira y sacarlos por vía marítima.

En cuanto al puerto de La Paloma, queremos informar que en los próximos días vamos a inaugurar algunas obras e iniciaremos otras que nos permitirán ofrecer una conexión fluvial para la madera del este del país, destinada al emprendimiento de UPM y, en el futuro, al de Montes del Plata, permitiendo también el retorno de la pasta de celulosa.

A su vez, la Dirección Nacional de Hidrografía tiene a su cargo los puertos deportivos; a este respecto quiero aclarar que esto no significa que el Estado tenga previsto algún tipo de desembolso en alguno de ellos. Sin embargo, tenemos pensado seguir trabajando en el Puerto de Punta del Este, porque es una terminal que nos da ganancias. Asimismo, está en nuestros planes desarrollar otros puertos deportivos, tanto en Montevideo como en Canelones. Por ejemplo, en las jornadas técnicas conversamos con algunos representantes de la Intendencia Municipal de Canelones sobre el Puerto de Atlántida, respecto al cual estamos disponiendo los estudios de factibilidad en los próximos seis meses. Obviamente, esto estará acompañado de negocios inmobiliarios, porque un puerto deportivo, de por sí, no asegura el retorno de la inversión. Lo que está claro es que el Uruguay los necesita para promover el turismo y, por eso, estamos trabajando para que todos los puertos deportivos y turísticos de la zona este -es decir, de Canelones, Maldonado y Montevideo- se desarrollen. Cabe agregar que también tenemos a nuestro cargo los puertos productivos y, en ese sentido, quiero mencionar el de La Paloma y el de La Charqueada, este último con inversiones privadas, que conectará la Laguna Merín. Obviamente, teniendo en cuenta la Hidrovía Uruguay - Brasil, será necesario construir una terminal portuaria en esta Laguna; a su vez, habrá que realizar más inversiones en las terminales de pasajeros que ofrecen la conexión Uruguay - Argentina, en puertos como los de Bella Unión, Salto o Carmelo.

En síntesis, nuestro objetivo es incrementar y mantener el patrimonio portuario nacional, contribuir al turismo y proyectar obras que puedan llevarse a cabo con fondos públicos o con inversión privada.

En cuanto a las vías navegables, está claro que debemos incrementarlas, además de fomentar el uso de las hidrovías internacionales. En este sentido, ya mencioné la Hidrovía Uruguay - Brasil. En el presente, estamos definiendo un programa de dragado, señalización y balizamiento del Río Uruguay, para aprovechar al máximo su navegabilidad. También estamos abocados a mantener el dragado de otras vías navegables e, incluso, a investigar otras tecnologías de transporte de mercaderías por vía fluvial, que se adapten a las condiciones de nuestros ríos. En el día de ayer hablábamos con el Director General de Secretaría y con el Subsecretario sobre las posibilidades de desarrollo de diques que permitan participar en la reparación de mil barcazas que están en la hidrovía que une a Paraguay y Bolivia con el Río de la Plata, y de las que hoy nadie se hace cargo; esto generaría el desarrollo de algunas terminales y de vías navegables para este modo de transporte.

Dado que estamos a cargo de las obras hidráulicas, en este Presupuesto proponemos algunos artículos que nos permitirían clarificar este tema. Como es sabido, a partir del pasaje a la DINASA de todos los recursos necesarios para desempeñar esta tarea, han quedado bien claras las funciones de unos y otros, aunque es esencial aclarar algunos aspectos. Digo esto porque el Ministerio se encarga de realizar obras hidráulicas públicas, fundamentalmente en lo que tiene que ver con el departamento de Rocha, así como también algunas otras a cargo de la Dirección Nacional de Hidrografía; entonces, administramos y mantenemos obras hidráulicas públicas y de riego.

En cuanto a la Dirección Nacional de Arquitectura, el desafío apunta a canalizar los fondos presupuestales -lo mismo sucede con la Dirección Nacional de Hidrografía- tratando de actuar como si fuera un servicio descentralizado. De esta manera se aspira a que su propia estructura interna sea autosustentable en materia de ingresos y egresos. Con esta estrategia se busca lograr compromisos con los diferentes entes estatales, como si estos fueran entidades privadas: unos comprometen recursos y los otros se comprometen a hacer las obras en determinados plazos. Obviamente, este es un proceso que llevará su tiempo, pero ya está en marcha. Al mismo tiempo, estamos priorizando inversiones de infraestructura edilicia en centros de estudio, penitenciarios y de salud.

Por último, voy a referirme al tema de la inversión. Como los señores Senadores saben, el Ministerio tiene una herramienta, que es la obra por convenio. Queremos profundizar y democratizar dicha herramienta, alentando la más amplia participación ciudadana y reduciendo al mínimo posible la discrecionalidad del Ministerio en cuanto a determinar a quién se le da la obra por convenio que solicita determinado club o institución. En función de esto, lo primero que decidimos fue que todo lo que tiene que ver con la infraestructura deportiva lo resolveremos en coordinación con el Ministerio de Turismo y Deporte, que es el rector en la materia, de modo tal que nuestras acciones en la comunidad no interfieran con las políticas nacionales desarrolladas en esta temática. En cuanto a la infraestructura comunitaria -que es el resto- dividiremos en tres partes, no necesariamente iguales, los recursos que se destinan a este tipo de obras. La primera es la tradicional; trataremos de sacar de los recovecos del conocimiento la solicitud de las instituciones que llegan al Ministerio porque conocen el procedimiento o lo hacen a través de alguien que está informado de cómo se opera en esta materia. A veces tenemos la sensación de que estamos colaborando con algunas instituciones, pero nos están quedando otras que, por desconocimiento, no tienen forma de acceso y ni siquiera hacen la solicitud. En esta materia, la estrategia a seguir por el Ministerio consiste en hacer llamados públicos anuales, para que todos aquellos que estén interesados se presenten en un mismo tiempo. De esta manera se podrá analizar el impacto social que tiene cada una de las obras, utilizando indicadores previamente establecidos. La idea es tratar de ser lo más objetivos que sea posible para definir, en función de todo un universo, cuáles son las obras que se harán durante el año y cuáles tendrán que presentarse al año siguiente. Aclaro que es muy difícil medir el impacto social de las obras si van llegando mes a mes, porque no hay posibilidad de compararlas con las del último período si la adjudicación ya se hizo. Además, pueden suceder injusticias como, por ejemplo, que la obra que entró en diciembre tenga un impacto mucho mayor, pero que no pueda llevarse a cabo porque los recursos ya se consumieron. Por esta razón, queremos dar a todo esto racionalidad, transparencia y publicidad, para que todos los interesados tengan la misma oportunidad.

Por otro lado, está el aporte del Ministerio a los Municipios. Más allá de la opinión que tengamos, los Municipios forman parte de una realidad y son el tercer nivel de Gobierno. Lo primero que acordamos -no solo porque la ley lo establece y es obligatorio cumplirlo, sino también por una razón de racionalidad- es que la comunicación y el contacto se hará a partir de dichos organismos porque, de lo contrario, tendríamos 108 interlocutores, y si cada uno de ellos nos solicitara una reunión, nos estarían consumiendo la mitad de la gestión.

El segundo aspecto a tener en cuenta es que las Intendencias tienen sus planes y no es bueno que el Gobierno Nacional interfiera, resolviendo las discrepancias que pueda haber entre ellas y los Municipios. Por nuestra parte, hemos resuelto hacer convenios con las Intendencias, en los que estas deberán poner una cuota parte igual a la que aportará el Ministerio, de manera de realizar una obra por Municipio -son 89- en los cinco años de Gobierno. Cabe acotar que las obras serán decididas por la gente. De esta manera, los Concejales, los Alcaldes, la gente y los propios Intendentes realizarán sus propuestas, luego se hará una preselección de aquellas obras que estén dentro de los planes del Ministerio y la población las votará democráticamente; la que resulte ganadora será llevada adelante. Hemos constatado que la descentralización, a la hora de la ejecución, tiene sus costos, porque las Intendencias quieren intervenir lo máximo posible en la ejecución de esas obras. Estamos dispuestos a conversar con ellas en lo que tiene que ver con la selección, porque existe la preocupación -que compartimos- de que algunas entidades, como pueden ser los clubes deportivos, que tienen masas sociales muy grandes, participen de manera organizada en una elección, resultando ganadoras. De esa manera, se podría favorecer, por ejemplo, al club más importante de una ciudad en detrimento de una obra que podría ser necesaria para todos. Estas son las desviaciones que tenemos que cuidar. Ahora bien, lo que no puede pasar es que la gente esté ajena a este nivel de decisión. Y, como dije, las Intendencias aportarán en la misma proporción que lo hará el Ministerio.

Por último, una tercera parte de los recursos destinados a obras por convenio tiene que ver con los proyectos concursables para jóvenes, de modo de fomentar su permanencia en sus lugares de origen. Obviamente, con esto no vamos a resolver la problemática del desarraigo, pero creemos que es una forma de ayudar. Para ello, hemos pensado en la realización anual de concursos de ideas entre jóvenes, con un jurado integrado por miembros del Poder Ejecutivo; en ese sentido, queremos invitar también al Poder

Legislativo, a los empresarios y a los trabajadores organizados. Los proyectos que ganen un año -que podrán ser tres, cuatro, cinco, etcétera- se llevarán a cabo y al siguiente año se repetirá el concurso.

La tercera clave para que estas cosas tengan éxito tiene que ver con la gestión y es por eso que estamos apostando al fortalecimiento institucional del Ministerio. Los sociólogos señalan que el acta fundacional de cualquier tipo de organización prefigura luego su comportamiento. Es obvio que nuestra Cartera, una de las más antiguas del Uruguay, fue incorporando a lo largo de su historia distintas Direcciones e, inclusive, diferentes Ministerios, lo que hizo que no estuviera integrada de la mejor manera. Como se sabe, incluso hay sectores que funcionan como unidades relativamente autónomas. Una anécdota que ilustra lo que estoy señalando es que los expedientes de las distintas Direcciones, en lugar de elevarse al Ministro, muchas veces se elevan al Ministerio, lo que muestra una ajenidad que debe resolverse. El desarrollo de esas unidades generó la creación de sus propios servicios de recursos humanos, de contaduría, de informática, etcétera, y consideramos que esto no es lo mejor para trabajar en el mundo moderno. En este sentido, queremos la reestructura organizacional del Ministerio. La columna vertebral de ese fortalecimiento institucional tiene que ver con la horizontalidad, es decir, el trabajo horizontal y coordinado. Por nuestra parte, damos especial importancia a la Dirección Nacional de Planificación y Logística, que sería un articulador interno del Ministerio -más allá de que no será una unidad ejecutora, sino una Dirección dependiente de la Dirección General de Secretaría- como así también a la aplicación de tecnología, a la capacitación permanente y a las remuneraciones por rendimiento y productividad, con una base de carácter fijo y otra por cumplimiento de resultado.

Esto va a implicar el fomento de un cambio de cultura organizacional, la centralización de los sistemas de apoyo -informático, jurídico y contable, para tener una sola política ministerial que, aunque opere desconcentradamente, sirva de auxilio a las Direcciones- y la implementación de nuevas formas de gestión en las áreas de apoyo comunes a todos los Ministerios, en lo que tiene que ver con el análisis de cargos, la evaluación de funciones, el desempeño, la motivación y la capacitación.

Estábamos convencidos de que esta era una tarea difícil; sin embargo, en principio, no hubo resistencias. Mantuvimos reuniones con los funcionarios de cada una de las Direcciones del departamento de Montevideo y también de cada una de las Unidades Ejecutoras -en las que participaron más de 500 trabajadores- donde explicamos cuál era el plan estratégico del Ministerio; quiere decir que tal como actuamos con los señores Senadores, lo hicimos con los funcionarios. Es obvio que el cambio siempre genera alguna resistencia pero, en general, el resultado fue altamente satisfactorio, pues recibimos el compromiso de los funcionarios, que quieren mejorar su posición como servidores públicos y también, naturalmente, ser premiados por el logro de resultados, en el entendido de que no es justo valorar de la misma manera distintos esfuerzos y diferentes tareas. Por supuesto, del dicho al hecho hay un gran trecho, y somos conscientes de que terminaremos nuestro mandato sin dar por cumplida esta gestión. Sin embargo, pensamos que la historia no empieza cuando un Ministro llega y luego termina su gestión, sino que somos parte de un proceso institucional que, obviamente, deberá tener líneas de continuidad y de perfeccionamiento. En la medida en que dejemos en mejores condiciones la institución, como pilar para desarrollar las dos claves antes mencionadas, inversión y planificación, podremos realizar una mejor coordinación interna con nuestra externalidad pública y privada -tanto en el Gabinete Productivo como en todo lo que tiene que ver con el uso racional de la energía, que es un tema de Estado- y una mejor integración de esa lógica nacional en el campo internacional, donde también debemos jugar un papel central.

Obviamente, los impactos ambientales, territoriales y socioeconómicos de nuestra acción deberán ser muy bien estudiados a fin de realizar una gestión coordinada, en base a un desarrollo sustentable.

Como decimos en el Ministerio, tratamos de mejorar lo que se debe hacer. Por tanto, adherimos completamente al proyecto presupuestal que el Gobierno presentó -es el nuestro- y no venimos a quejarnos por los recursos que, teóricamente, no tenemos para enfrentar los desafíos. No queremos dar explicaciones, sino mostrar hechos, emplear la mayor creatividad posible y recurrir a todos los instrumentos que tengamos a nuestro alcance para que, al cabo de estos cinco años, el Uruguay tenga toda la

infraestructura, el transporte y la logística que corresponda. En eso estamos y es, justamente, lo que fundamenta el desarrollo del articulado que hemos presentado. Es cierto que no todo se refleja en las propuestas contenidas en el proyecto porque, como se sabe, el programa de un Ministerio o de un Gobierno no se encasilla exclusivamente en el Presupuesto, aunque éste cumple, por supuesto, un papel fundamental.

Muchas gracias.

SEÑOR ABREU.- Agradezco al señor Ministro, al señor Subsecretario y asesores por las explicaciones y la forma de desarrollar la visión del Ministerio de Transporte y Obras Públicas en el Presupuesto Nacional.

Quizás el Ministerio de Transporte y Obras Públicas sea el eje de la visión estratégica del Uruguay en los próximos años, pues de la coordinación de su gestión con el resto de las instituciones del Estado -con el liderazgo en el Poder Ejecutivo- dependerá la suerte del país, simplemente porque deberemos decidir, a corto plazo, si vamos a ser bisagra o Gibraltar, por decirlo de alguna manera. Como debemos definir a favor de ser bisagra, no sólo tenemos que concretar una visión de conectividad física, de infraestructura y de servicios de relacionamiento sino, fundamentalmente, definirnos en el ámbito de una proyección estratégica.

Ante todo, me gustaría hacer una reflexión sobre el tema institucional.

Hace mucho tiempo que venimos insistiendo en la necesidad de que a nivel del Poder Ejecutivo se instrumente una unidad estratégica, una oficina que defina estrategias de país y que discuta los temas, de forma de poder complementar su visión con las distintas opiniones existentes en los diferentes ámbitos sectoriales o en los Ministerios. Esto complementaría naturalmente lo que se plantea respecto a la creación de la Dirección de Logística del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, la que debe tener, desde el Poder Ejecutivo, una visión absolutamente clara acerca de hacia dónde va el país en materia estratégica. Esto es lo que están haciendo muchos Estados; en particular, en la vecindad tenemos un modelo de ello -que no habla el castellano- que hace tiempo tiene este tipo de unidad estratégica de donde se bajan lineamientos básicos para que después las distintas instituciones sigan en la misma orientación. Insisto en esto, señora Presidenta, porque el tema surge con tal difusión, que me gustaría plantearlo en el articulado.

Pero, además, existe una visión institucional que se va superponiendo en el Ministerio. Digo esto porque, en virtud de la Ley Nº 18.113, que consagra las Unidades Departamentales de Apoyo a la Seguridad Vial, hay 18 instancias de coordinación departamental, todo lo cual da la sensación de que tenemos una superposición burocrática de diferentes responsabilidades. Si bien podemos acompañar la inquietud, todo esto debería estar sumamente vinculado a las proyecciones desde la cabeza del Poder Ejecutivo y, fundamentalmente, desde las competencias que tiene la Oficina de Planeamiento y Presupuesto -en particular, en el área de planeamiento- que ha tenido una actividad muy importante en el ámbito de la coordinación con los Gobiernos departamentales.

Por lo expuesto, para nosotros el tema institucional sigue siendo importante; tan así es, que a él refiere la primera pregunta puntual que deseo plantear.

El articulado contiene una disposición que establece que los futuros puertos que habilite el Ministerio de Transporte y Obras Públicas dependerán del Ministerio, sin perjuicio de aquellos que hoy dependen de la Administración Nacional de Puertos. ¿Estoy equivocado, o habrá dos tipos de puertos dependiendo de distintas unidades o personas jurídicas? ¿Por qué motivo se divide? ¿Se puede unificar? Al parecer, la Ley de Puertos tiene determinada competencia sobre los puertos del litoral, y los puertos futuros van a depender directamente del Ministerio de Transportes y Obras Públicas. Se me ocurre que, quizás, esta dualidad podría afectar la política de puertos. Por eso he querido realizar esta reflexión y estas primeras preguntas puntuales, más allá del tema de la visión estratégica del país que, desde nuestro punto

de vista, constituye una prioridad absoluta en cualquier Gobierno, tratándose del destino de la inserción del Uruguay en materia de infraestructura física.

El segundo planteo tiene relación con el hecho de que la plataforma logística es muy importante en el desarrollo de esta visión, sobre todo porque tiene que ver con la infraestructura en sí misma -es decir, la inversión en materia física- pero también con el transporte, el almacenaje, el "desaduanamiento", la distribución, la entrega, en fin, con todo lo que significa una óptica de país que está muy vinculada, entre otras cosas, a las legislaciones nacionales y regionales.

Por mi parte, dejo planteada la reflexión en cuanto a la gran importancia que tiene el Código Aduanero del MERCOSUR. Debemos tener en cuenta que ese cuerpo normativo, más allá de su generalidad, puede contener disposiciones que, en el ámbito de la inserción externa y, sobre todo, en el de la logística, limiten algunas competencias que tienen los puertos y que son parte de la estrategia del país en materia logística. No digo que esas disposiciones sean derogadas, sino que apunto a que, por lo menos, se reflexione sobre el tema. De todas formas, nos han llegado algunos comentarios a nivel regional en el sentido de que esto quedaría simplemente como una enunciación y que las normas de cada país actuarían en forma supletoria; en todo caso, ese es un tema para analizar con posterioridad. Hago esta puntualización, señora Presidenta, porque aquí estamos hablando de la eventualidad de que en el año 2015 se transporten, si no me equivoco, 25:000.000 de toneladas. Esta es, más o menos, la proyección de transporte que se puede hacer. Pero, además, se puede constatar que va aumentando ese tipo de dotación y de carga sobre lo que es el rol logístico del país.

Otra pregunta puntual refiere a qué porcentaje representa la inversión pública en infraestructura en el Producto Bruto Interno. Quisiera conocer el porcentaje acumulado que podría resultar de las asociaciones públicas y privadas, así como los regímenes de concesión, también en relación con el Producto Bruto Interno. En síntesis, me gustaría saber qué porcentaje se estima que tendrá la suma de las inversiones presupuestales, las inversiones con participación del sector privado e, inclusive, las que realizan las empresas públicas en el Producto Bruto Interno.

Estos son los temas que queremos ir abordando, en función de que estas inversiones están vinculadas al transporte y a todo lo que significa el núcleo duro de lo que es el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

No pretendo entrar en detalles, pero me gustaría hacer hincapié en un asunto puntual, político y de recursos, que tiene que ver con el puerto. Concretamente, quiero saber qué visión se tiene para los próximos cinco años con respecto al puerto de aguas profundas, en relación con la conexión del puerto de concentración y los puertos *feeder* que puedan existir en la región, y también en relación con el transporte. A su vez, me interesa saber si existe un camino ya iniciado de negociación -de cooperación, como dijo el señor Ministro- con la República Argentina y con la República Federativa del Brasil, para explorar en forma clara un puerto de estas características, de manera que la estrategia de todo el país tenga ya un punto de referencia para orientarse en el futuro.

Por otro lado, con relación al tema del Puerto de Montevideo, quisiera señalar lo siguiente. Como se sabe, siempre existen competencias entre las instituciones y el Poder Ejecutivo; eso es natural. El Puerto de Montevideo está enfrentado a una reforma importante de profundización; el canal de acceso tiene dificultad en los muelles porque no hay posibilidad de llegar a la misma profundización que se hace en los accesos de 12, 13 ó 14 metros. Entonces, me gustaría conocer la visión del Ministerio de Transporte y Obras Públicas acerca de cómo se complementa el Puerto de Montevideo -ya sea como puerto *hub* o *feeder*- cuál es la decisión política prioritaria respecto del puerto de aguas profundas del Uruguay y, finalmente, su definición en materia política en cuanto a la inserción externa porque, como muy bien dijo el señor Ministro, este no es un tema exclusivamente de política nacional.

Todos sabemos, señora Presidenta -porque venimos trabajando en esto desde hace mucho tiempo- que dos tercios del transporte marítimo se realiza en el hemisferio norte y que, en ese aspecto, nosotros -el cono sur- somos laterales o secundarios. Entonces, en lo que respecta a la eventual construcción de puertos de aguas profundas -uno en el Brasil, naturalmente, y otro podría ser también en Brasil o en nuestro país- debería trabajarse sobre una decisión anticipada en materia estratégica, para rescatar nuestro rol de bisagra y no quedar reducidos a la condición de Gibraltar, como dije anteriormente. Es obvio que, más allá de la hermandad que tenemos en la región, no necesariamente debemos esperar una actitud generosa de nuestros socios pues, como todos sabemos, los países tienen intereses y no amigos. En consecuencia, deberíamos analizar cómo podríamos manejarnos en este tema, ya que si vamos a tener un puerto de aguas profundas -por ejemplo, eventualmente podría haber un puerto incipiente en La Paloma- deberemos estar, por lo menos, a 44, 46 ó 48 pies. Eso no lo va a tener Argentina, que está construyendo un puerto en La Plata, que tampoco sabemos si podrá competir con nosotros.

Uruguay necesita ingresar rápidamente en este tema y quisiera saber qué avance se prevé con respecto al puerto de aguas profundas, dentro de la proyección de los cinco años. ¿Está definido? ¿Cuál sería la relación de ese puerto con el eventual papel del Puerto de Montevideo en el ámbito regional?

El tema de la Ley de Puertos se ha definido claramente, entre otras cosas, porque en 1992 no fue precisamente la creación de un banco lo que se decidió, sino la aprobación de esta ley que, reitero, no contó con el apoyo de todas las fuerzas políticas, pero hoy nadie discute; ese gran aporte que hemos hecho a este tema es muy importante para que quede como una proyección estratégica de la infraestructura, sobre todo en lo que refiere a nuestra clara definición del tema dragado. Sé que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas tiene un representante en la Comisión Administradora del Río de la Plata, que cuenta con gran experiencia porque viene desde la Administración anterior. Me gustaría saber, pues, en qué está el tema de la proyección del dragado a 36 ó 38 pies, con todo lo que significa, desde el punto de vista de esta Cartera, el dragado del Canal Martín García. Si hoy tuviéramos que empezar a negociar con Argentina el tema de la Hidrovía, puedo asegurar que no admitiría que la terminal fuera Nueva Palmira; por suerte tenemos el acervo histórico -que debemos profundizar y llevar a cabo- pero todos sabemos que los intereses portuarios y de aguas navegables argentinas -que dependen en particular del Ministerio de Economía y Finanzas Públicas de la Nación y no de la Cancillería- quieren prevalecer sobre los eventuales intereses geopolíticos que pueda tener el Uruguay, sin perjuicio de las concesiones que nos hicieron otros Gobiernos argentinos en estos temas.

Sobre el tema del dragado, quisiera conocer los aspectos de seguridad jurídica, sobre todo en lo que tiene que ver con el manejo del futuro de nuestra inversión en materia de infraestructura.

Por último, me gustaría plantear el tema de la conectividad ferroviaria en la complementación con el transporte fluvial y marítimo, ya que vimos con mucho interés y atención la proyección que se tiene. Tenemos algunas dudas acerca de la conexión ferroviaria, sobre todo en lo que refiere a la vinculación de la Laguna Merín, la Laguna de los Patos y el canal San Conrado, que de alguna manera estaría sumando al Uruguay a otro eje de integración, pero quizás podría estar debilitando el fortalecimiento interno del país en materia de conexión. Este es un tema de opción que no necesariamente tiene que ser exclusivo.

Concretamente, en lo que respecta al transporte, ¿cuáles son las metas en materia ferroviaria? ¿Qué tiempos maneja el Gobierno para las ramales que van a operar? Lo cierto es que llevamos muchos años discutiendo este tema sin avanzar. ¿Cuál es el concepto de conectividad física que se tiene? Por supuesto que sabemos de la importancia que tienen la Hidrovía y demás, pero me gustaría saber cómo va a conectar el Ministerio el otro tipo de transporte, que es el aéreo. No vamos a entrar en detalles porque sería muy extenso, pero este es uno de los elementos adicionales a los aspectos multimodales del transporte que hoy nos plantea la modernidad: una forma muy ágil de conexión y el rol geopolítico del país.

No se trata de discutir a dónde vamos y qué hacemos; simplemente, quería dejar planteadas estas preguntas sobre temas importantes: puerto, infraestructura, fortalecimiento institucional y relacionamiento disperso entre dependencias del Ministerio, así como Unidad Estratégica. Desde nuestro

punto de vista, la creación de esta última en el ámbito del Poder Ejecutivo, todavía queda en el debe, como así también que, entre otras cosas, baje su línea a la Unidad de Logística y otras unidades que se proponen. Todo ello es parte de una visión sistémica -no exclusiva, como muy bien dijo el señor Ministro- de una expresión parcialmente analizada desde un Ministerio o una persona pública del Estado.

Muchas gracias.

SEÑOR LARRAÑAGA.- Agradecemos la participación del señor Ministro y su equipo.

Procuraré ser breve, pero quiero plantear al señor Ministro y a la delegación que lo acompaña algunas inquietudes sobre aspectos puntuales vinculados a la Cartera.

Antes que nada, aclaro que voy a hablar de este tema con propiedad, ya que todos los años recorro unos 100.000 kilómetros por carretera; y si al señor Ministro se le atraviesa algún caballo, a mí se me ha cruzado algún perro, algún desbande de gomas de camión, zorros u otras cosas. No voy a cometer el acto desleal de atribuirle a este Gobierno ni al anterior lo que voy a expresar, pero quiero decir al señor Ministro -ya se lo he dicho personalmente- que estoy convencido de que hoy la infraestructura carretera en Uruguay es un verdadero desastre y un peligro. En cuanto a los porcentajes que se dieron -46% de las carreteras en buen estado, 26% en estado regular y 26% en mal estado, o algo así- debo decir que no sé exactamente cómo se mide esto. En realidad, creo que la inmensa mayoría de las rutas está en mal estado -felizmente como consecuencia del crecimiento económico que el país ha tenido y en virtud de que tienen que soportar el pasaje de camiones de 45 ó 50 toneladas, a una velocidad de 100 ó 120 kilómetros por hora- y que la situación empeora a medida que se acerca la temporada estival porque los pavimentos se mueven, generándose una situación extremadamente compleja. Como decía alguien, el mejor Ministro de Transporte y Obras Públicas es la sequía, y realmente es así en lo que refiere a la caminería departamental.

Ahora bien, quiero preguntar concretamente al señor Ministro cuál va a ser la inversión directa de la Cartera para el quinquenio en materia de caminería, es decir, cuántos kilómetros vamos a tener. Aprovecho para preguntar cuánto sale el kilómetro de tratamiento bituminoso doble, el kilómetro de carpeta asfáltica y el kilómetro de hormigón. Quisiera tener esos precios para analizarlos a la luz de la inversión directa del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Es cierto -hay que reconocerlo- que en los últimos dos períodos -durante los diez años anteriores- se ha hecho una obra importante en materia de ensanchado de puentes, pero ello sigue siendo insuficiente, pues tenemos una fragilidad alarmante en el tema de la infraestructura vial. Existen rutas fundamentales, como la 5 o la 3 -por citar dos brazos que conectan el norte con el sur del país- que a nuestro juicio están en un estado muy preocupante. Como sé que ésta es también una inquietud del señor Ministro, quisiera saber exactamente cómo se va a llevar adelante una acción que evite una trampa mortal -pues en eso se está transformando hoy el sistema vial del país- que genere costos en vidas humanas, ya que a la multiplicación del riesgo que genera el incremento del tránsito, se le suma el que representa la fragilidad en el sistema vial.

Paralelamente, quisiera formular otra pregunta concreta al señor Ministro. En materia de caminería rural, ¿cuáles son los planes a realizar con las Intendencias Departamentales?

Como todos sabemos, en mayor o menor medida, dependiendo del departamento, la infraestructura de caminería es de aproximadamente 3.000 kilómetros en cada uno de ellos. También es sabido que, entre los planes con financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo, se llevó adelante una obra muy importante por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que trabajó en forma conjunta con las Intendencias Departamentales. Quisiera saber cómo continúa esa labor, ya que la considero fundamental para la extracción de la producción, y creo que es vital comprenderlo de esa manera.

A su vez, quisiera saber si en el horizonte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas existe algún tipo de plan *leasing* para la adquisición de maquinaria. Según tengo entendido, los Intendentes conversaron sobre este tema con el señor Presidente de la República, quien habló de la posibilidad de compra de maquinaria vial a Brasil. Cabe destacar que este tipo de maquinaria es un elemento fundamental, prioritario para las Intendencias. Es más, no hay obra de caminería vial que pueda realizarse sin maquinaria. Al respecto debo decir que escuché comentarios acerca de que en muchos departamentos hay pedazos de maquinaria, situación que dificulta la realización de las obras; es por esa razón que formulo la pregunta al señor Ministro.

En lo que tiene que ver con el tema puertos -que con mucho conocimiento y en un sentido general importante fue abordado por el señor Senador Abreu- quiero sumarme a las interrogantes planteadas, fundamentalmente en dos aspectos que considero vitales y sobre los que siempre hemos hablado, pero que cuya implementación no ha sido fácil debido a dificultades de todo tipo.

El primero de ellos tiene que ver con la Hidrovía del Río Uruguay, eje fundamental en lo que refiere a la extracción forestal y al crecimiento de los puertos ubicados sobre ese río.

En los últimos años, sobre todo durante las dos últimas décadas, las comunidades del litoral se han acostumbrado a vivir de espaldas al Río. Como anécdota breve con relación a este tema, digo que buena parte de los bancos ubicados sobre la rambla de Paysandú están de espaldas al Río. Este hecho, lamentablemente, refleja una postura hacia un río que, en cualquier otra parte del mundo, representaría un brazo extraordinario, una palanca de desarrollo increíble; sin embargo, como bien sabe el señor Ministro, debido a los problemas de relación que existen con la República Argentina, en este caso presenta enormes dificultades de navegabilidad derivadas del dragado. Se trata de otro tema estratégico fundamental, en el que nuestro país no puede andar con cuentas chicas, sino tener una visión nacional de conjunto y construir una política a ese nivel. Insisto, me parece vital que tengamos una política nacional.

Ahora bien, en el tema portuario, no pueden caber 2 ó 3 interpretaciones, y quiero preguntar concretamente sobre el puerto de aguas profundas. Realmente, hablamos de algo vital para el Uruguay de los próximos 50 ó 70 años, aunque es difícil imaginar una perspectiva de tantos años cuando sabemos que ni remotamente tenemos chance de asistir a ese proceso. De todas maneras, la estrategia de puertos es vital para un país como el nuestro, tanto en el brazo del litoral constituido por el Río Uruguay, como en la salida a los océanos, no solamente a través del Puerto de Montevideo, sino también del de aguas profundas. Obviamente, el Uruguay precisa que todos los partidos y la sociedad se encolumnen para construir desarrollo a partir de los puertos. El puerto de aguas profundas necesita tener definiciones medioambientales y de ubicación geográfica, porque todavía hay vaguedad en ese sentido. Debemos compartir esto con la comunidad y aceptar su aporte, dando definiciones de tono país, de estilo país y de contenido país, para viabilizar todo eso.

Agradezco desde ya al señor Ministro las respuestas a estas preguntas concretas que, aunque quizás en algunos aspectos pasen por lo doméstico, refieren a herramientas que considero vitales.

Me gustaría agregar lo siguiente. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas podrá intentar la mayor obra de descentralización y tener esta meta como gran objetivo, pero si no tiene los brazos de las Intendencias como ejecutoras de esa tarea de descentralización, vamos a tener problemas como país. Si tenemos fragilidad en la infraestructura vial nacional y a eso le sumamos fragilidad en la infraestructura vial departamental, con caminos que no podrán soportar el tránsito de camiones de 45 ó 50 toneladas, no podremos avanzar, porque la estructura de caños, de calzada, de alcantarilla y de puente, no va a aguantar. Creo que esto forma parte de las grandes interrogantes que todos tenemos y, con responsabilidad, queremos sumarnos al proceso de construcción de las mejores respuestas que el país necesita.

SEÑOR VIERA.- Señora Presidenta: tenemos unas cuantas preguntas para hacer al señor Ministro.

Hemos leído atentamente el proyecto presentado por este Inciso y escuchado también su exposición y sus intenciones, sobre todo en materia de desarrollo logístico que, obviamente, no podemos dejar de compartir. Sin embargo, nos quedan algunas dudas -que no tienen que ver solamente con este Inciso- con respecto a lo establecido en el artículo 64 del proyecto de ley en el que se faculta a los Ministros de Estado a contratar Adscriptos que colaboren directamente con estos y a través del cual se asignan partidas a todos los Ministerios -incluyendo el de Transporte y Obras Públicas- para dicha contratación. Nuestra primera duda es si esta Cartera va a contratar uno o varios Adscriptos, y si la partida presupuestal de $ 8:000.000 asignada, es para la contratación de una sola persona o de varias. Tengo algunas otras dudas pero, como son de carácter general y no atañen solamente a este Ministerio, las plantearemos en su momento.

Tal vez el Ministro, en este momento, tenga una idea acerca de lo que ya se le ha asignado a su Cartera -es muy común que en los proyectos de ley de Presupuesto se asignen partidas generales, sin mayor descripción y sin que se sepa a qué necesidades atiende-; entonces, nos gustaría que nos explicara por qué razón el artículo 66 -que está fuera del Inciso 10- que sustituye al artículo 313 de la Ley Nº 16.736, elimina el requerimiento de poseer la calidad de profesional universitario para desempeñar los cargos de Director Nacional de Hidrografía, Director Nacional de Transporte y Director General de Transporte por Carretera. Nos llama la atención porque estos cargos siempre han sido ocupados por técnicos y ahora incluyen una pléyade de cargos de particular confianza, designados de acuerdo al criterio del señor Ministro. Entrando ya en el análisis del Inciso 10, advertimos que se establece la posibilidad de tener un cargo de Adscripto para cada Dirección, lo que representa más cargos, más Direcciones. Realmente, no entendemos cuál es la razón para tener Adscriptos. Es más, nos llama la atención que se prevean Adscriptos para cada Dirección, menos para la Dirección Nacional de Vialidad, que tal vez sea una de las más importantes del Ministerio.

SEÑOR MINISTRO.- No incluimos a la Dirección Nacional de Vialidad porque ya cuenta con un Adscripto.

SEÑOR VIERA.- Entonces, vale la pregunta general. ¿Cuál es la razón para tener Adscriptos en todas las Direcciones?

En el artículo 449 se intenta solucionar un tema que, según tengo entendido, es de larga data y tiene que ver con una partida para gastos de alimentación y alojamiento de los Directores de Obra. Estos viáticos son asumidos por los contratistas -requerimiento que siempre ha sido incluido en los llamados a licitación- quienes depositaban el dinero en Tesorería y luego el Ministerio abonaba a los Directores. Ahora bien; es de mi conocimiento que este procedimiento ha sufrido algunas observaciones y la intención es regularizar la situación. Sin embargo, me parece que, tal como se ha planteado, este no es el mejor camino. El artículo establece que esta partida pasará a ser presupuestal y que será distribuida en general, entre toda la Unidad Ejecutora. A mi entender, en esta redacción debería figurar que es para cumplir con el objetivo de cubrir los gastos de alimentación y alojamiento de los Directores de Obra, porque eso fue lo que siempre se pensó. Entonces, sería conveniente que el artículo fuera más claro en la solución de este tema. De cualquier manera, estoy dispuesto a presentar en los próximos minutos una propuesta de sustitución que dijera que se autoriza a las tesorerías de las Unidades Ejecutoras del Ministerio a recibir los aportes que, por concepto de alimentación, abonen los terceros en el marco de los contratos de obra pública, los que serán asignados por el Director de la Unidad Ejecutora a los funcionarios que, efectivamente, desempeñen la función, autorizando a distribuir los aportes por concepto de alimentación que se hayan acumulado y no utilizados hasta la fecha de vigencia de la presente ley, entre el personal que el jefe de la Unidad Ejecutora determine, comunicándolo a la Contaduría General de la Nación y a la Oficina de Planeamiento y Presupuesto. Inclusive, este artículo que proponemos debería tener un carácter general, porque creo que existen problemas similares a nivel de la OPP, del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente y de otros Incisos que realizan y controlan obras.

Por otro lado, nos extraña que hasta el momento no se haya planteado la siguiente inquietud con respecto al artículo 457. Nos causa sorpresa la creación de cargos coordinadores que presenta el proyecto de ley de Presupuesto. Mediante la citada disposición, se crea el cargo de Director Nacional de

Descentralización y Coordinación Departamental, que sería el jefe de los 18 Coordinadores Departamentales que surgen a partir del artículo 458. No comparto estas disposiciones, aunque de pronto el señor Ministro me convence de la necesidad de estos Coordinadores Departamentales. Si no me equivoco, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas tiene un jefe a nivel de todos los departamentos y, además, siempre se ha manejado con coordinaciones regionales. Entonces, no comprendo por qué se plantea crear una figura de Coordinador Departamental en los 18 departamentos del interior. No sé cuál va a ser exactamente la función -por más que aquí se expresa, de una forma un tanto general- que van a cumplir los 18 Coordinadores Departamentales que se crean mediante el artículo 458 y el jefe de ellos o Director Nacional de Descentralización y Coordinación Departamental, que surge a partir del artículo 457.

SEÑORA PRESIDENTA.- Señor Senador: nadie lo ha mencionado hasta ahora porque hemos resuelto hacer consideraciones generales y luego analizar artículo por artículo. Supongo que esa será la razón por la cual no se ha hecho referencia a esa disposición.

SEÑOR VIERA.- No obstante, señora Presidenta, me voy adelantando. No estoy analizando artículo por artículo, sino simplemente haciendo comentarios sobre algunas disposiciones que me parecen importantes. De todas formas, el Ministro podrá responder cuando se realice el estudio particular de estas normas.

Mediante el artículo 460 se autoriza a tercerizar la colonia de vacaciones de la Cartera. Creo que para ello no se precisa una ley y que, actualmente, el Ministerio puede hacer eso por sí mismo; entonces, me parece que es algo totalmente innecesario.

Por su parte, a través del artículo 462 se solicita que este Poder Legislativo cometa legalmente al Ejecutivo “la realización de estudios técnicos” -lo que me parece que ya es posible llevar a cabo en el ámbito de sus funciones- “que revelen la forma en que se distribuyen los costos de las tarifas de peaje a los usuarios y su correspondencia con la incidencia de los diferentes tipos de usos de la infraestructura.” Creo que estas son actividades que ya puede desarrollar el Ministerio y para ello no precisa una ley, a menos que se quiera que sea el Poder Legislativo el que lo mandate a realizar una tarea que ya debería cumplir y que luego se llegue al resultado de cobrar más a algunos usuarios.

El artículo 463, por su parte, alude a las exoneraciones y bonificaciones de pago de la tarifa de peaje en las inmediaciones de los puestos de recaudación. Nos parece que el régimen establecido en esta disposición se basa en criterios muy subjetivos, puesto que, por ejemplo, se dice que serán exoneradas o bonificadas aquellas personas que tengan su domicilio permanente o trabajen “en las inmediaciones de un puesto de recaudación”. No está muy claro el concepto de “inmediaciones”, sobre todo teniendo en cuenta que en el artículo 464 se expresa que se sancionarán las irregularidades, pero no se las define. Todo esto establece un criterio bastante general, que puede llegar a ser arbitrario, aunque aclaro que, obviamente, no estoy diciendo que esa sea la intención.

(Ocupa la Presidencia el señor Senador Larrañaga)

El artículo 465 refiere a la habilitación de puertos que cuenten con la aprobación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. De esa manera, se estaría dando al Ministerio, en forma genérica, la potestad de habilitar puertos. Creo que esto es inconstitucional, porque el numeral 9º) º) del artículo 85 de la Constitución de la República establece que la habilitación de puertos es materia exclusiva del Poder Legislativo. También considero que es inconstitucional -incluso, mucho más- otorgar plazos -tal como lo establece el último inciso del artículo 465- para una aprobación ficta en la Asamblea General. Por estos motivos, me parece que sería un grave error aprobar esta disposición.

Otro tanto sucede con el artículo 466, por el que se habilita a los puertos que cumplan con algunas características, entre ellas, que estén ubicados en la región de la Laguna Merín o en sus zonas de influencia.

En particular, quiero detenerme en el tema de los recursos.

En el artículo 481 se establecen las asignaciones presupuestales destinadas a gastos de inversión y, sobre todo, su tope. Estuve haciendo algunas cuentitas y, más que dudas, me surge una verdadera alarma -en la misma línea de lo expresado por el señor Senador Larrañaga- porque todos sabemos el aumento de tránsito que tienen nuestras carreteras y el que está previsto que tendrán, lo que llevará al deterioro creciente de estas rutas determinando, en consecuencia, una demanda de recursos. En este artículo se pone tope al gasto anual y, de acuerdo con las cuentas que saqué -no sé si están equivocadas- el total del crédito, según el planillado, sería de $ 6.800:000.000 que, vía tope, se reduciría a $ 4.200:000.000, es decir, un 61,7% menos de lo que estaba establecido, cifra que equivale a US$ 210:000.000. Este monto, señor Presidente, representa el menor presupuesto que hemos invertido en obras públicas desde el año 1990. Cuando tenemos más tránsito, estimándose que se verá aún más incrementado, y las carreteras están en franca situación de deterioro, acá se establece el menor presupuesto de inversión de los últimos diez años. Esto es peor aún si consideramos que el gasto de funcionamiento interno del Ministerio crece un 32% -que también es una característica de todo este Presupuesto- y, por supuesto, es un gasto rígido, que pasa de $ 685:000.000 a $ 905:000.000, según el planillado. El Programa Municipal de Caminería implica un gasto rígido de $ 350:000.000; se establece un monto mínimo para carreteras forestales de $ 150:000.000, que también pasa a ser un gasto rígido, y el subsidio para la Corporación Vial del Uruguay, por obras ejecutadas en el pasado, es de $ 700:000.000. Por lo tanto, el saldo de recursos disponibles para obras y mantenimiento total del Ministerio para el año 2010 es de $ 2.015:000.000, mientras que para los años siguientes es de $ 1.995:000.000, creciendo a un ritmo de un 5% según el Producto Bruto Interno.

Asimismo, las carreteras nacionales en este Presupuesto alcanzan al 67% del total del Presupuesto de inversiones, o sea, unos US$ 67:000.000. Con esta cantidad, no alcanza para cubrir el mantenimiento de 5.000 kilómetros al año, que representaría unos US$ 43:000.000, ni una mínima reposición de la red vial, que insumiría US$ 24:000.000 al año, aproximadamente, y menos todavía si se concretan las obras nuevas que se anuncian por parte del Ministerio. Realmente, no sabemos cuál va a ser el futuro y, si se confirman estas cifras, empezamos a entrever la crisis vial en la que se va a sumir nuestro país.

(Ocupa la Presidencia la señora Senadora Dalmás)

Por eso, nos gustaría formular al señor Ministro las siguientes preguntas. En primer lugar, quisiéramos saber, de la cantidad prevista en el Presupuesto, cuánto resta para carreteras después del tope si son US$ 67:000.000 anuales. En segundo lugar, nos gustaría saber cuánto hay que pagar por adeudos del Gobierno anterior, es decir, obras de arrastre, sobre todo a la Corporación Vial del Uruguay. En este sentido, quisiéramos saber si es correcto que hay que pagar US$ 35:000.000 anuales a la Corporación Vial del Uruguay por obras realizadas en el período anterior. También nos gustaría que se nos informara cuánto representan las obras ya anunciadas por el Ministerio. Además, quisiera pedir al Ministerio que nos enviara, antes de la consideración de este Presupuesto, un planillado de obras, que es un criterio que históricamente había sido utilizado en las etapas presupuestales. La Comisión de Transporte y Obras Públicas siempre tuvo a su consideración un planillado de obras a ejecutar, cosa que no ocurrió en el período pasado ni en este. Finalmente, nos gustaría preguntar qué se incluye en el planillado como seguridad vial, es decir, si corresponde a señalización, a educación o a publicidad en los medios, porque realmente es un monto muy importante.

SEÑOR RUBIO.- La pregunta que quiero formular es muy acotada, pero, dicho sea de paso, las cifras de inversión que tengo en mi poder nuevamente no coinciden con las que maneja el señor Senador Viera. Nosotros tomamos como base lo ejecutado en la Rendición de Cuentas del año 2009, lo comparamos con lo que viene después como crédito presupuestal, y encontramos que hay un incremento significativo. En todo caso, el señor Ministro lo aclarará luego.

Concretamente, mi interrogante está relacionada con un aspecto del Programa de Recursos Humanos del Ministerio. Como el señor Ministro sabe, en la segunda Sección de este Presupuesto, en relación con los funcionarios, se introducen nuevas figuras y, al mismo tiempo, se eliminan algunas ya existentes. Entre las figuras que se crean, está la del contrato temporal de Derecho Público y la del contrato de Derecho Privado. La primera de ellas aparece en el artículo 61 y es una figura permanente por ahora, pero puente hasta las reestructuras; la Cámara de Representantes estableció un término de tres años renovable por tres años más. Ahora bien, en este marco se incluye, en algún caso, la figura de los eventuales -por ejemplo, en el Instituto Nacional de Estadística- pero como facultad. La norma establece que el Ministro del ramo y la Oficina Nacional del Servicio Civil "podrán" pasar un conjunto de contratos a término, de los contratos de servicio o de los eventuales del Instituto Nacional de Estadística a la figura de contrato temporal de Derecho Público. Por mi parte, advierto que en esta facultad no está incluido el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. A propósito, solicité los datos al Observatorio de la Oficina Nacional del Servicio Civil y aprecié que figura el INE, pero aparecen como jornaleros. Sin duda, hay un problema de base de datos. También está el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y algo del Ministerio de Educación y Cultura, pero después no hay nada más. Por lo tanto, se nos generó la duda de si no debíamos dar esa facultad para eventuales del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, porque podíamos cometer una injusticia en la medida en que aparecen todos subsumidos en la otra figura. Quiere decir que caducarían junto con los zafrales y, eventualmente, podrían ser contratados bajo la otra figura. Según se nos ha dicho, hay casos de larga historia en esto.

SEÑOR MARTÍNEZ.- Quisiera hacer una pregunta, más allá de que conversé sobre este punto con el Ministerio de Economía y Finanzas.

Concretamente, me refiero al tema de AFE, que el Ministerio tiene marcado como uno de los objetivos estratégicos a desarrollar -con lo cual creo que estamos todos de acuerdo- y que, sin embargo, no está incluido en el proyecto de ley de Presupuesto Nacional. Si hacemos un análisis de los principios que tiene la participación público- privada, advertimos que estos pueden servir, eventualmente, en la medida en que el riesgo sea compartido. En el caso de AFE, no se ve mucha alternativa; habría que garantizar la ganancia al privado para que participe, con lo cual no se cumpliría con las condiciones establecidas en los proyectos público - privados. Me gustaría saber si el Ministerio puede echar un poco de luz a propósito de esta temática o si todavía la está estudiando.

SEÑORA PRESIDENTA.- Antes de ceder el uso de la palabra al señor Ministro, me voy a permitir hacerle una sugerencia. Le solicito que la respuesta general haga referencia a todos los aspectos generales que han sido planteados aquí, pero aquello que tenga que ver con artículos del proyecto de ley correspondientes a este Inciso lo responda durante la discusión particular de cada una de las disposiciones. Sería importante que el señor Ministro pudiera discriminar cuáles son las contestaciones de orden general y cuáles las referidas al articulado en particular, sobre todo las formuladas por el señor Senador Viera.

SEÑOR MINISTRO.- Honestamente, pensé lo contrario, es decir, que de esa forma obviaríamos la consideración del articulado.

SEÑORA PRESIDENTA.- Si todo está en el articulado, me parece magnífico, pero me temo que algunas cuestiones de orden general no estén reflejadas allí.

SEÑOR MINISTRO.- Me adapto a lo que plantea la señora Presidenta. De todos modos, al haberse planteado tantas preguntas, tengo temor de no responder algunas cosas que están concatenadas.

SEÑORA PRESIDENTA.- Eso se verá al final.

SEÑOR MINISTRO.- Adelanto que la parte sustancial de las respuestas en materia de hidrovía, dragados, puertos de aguas profundas y también en lo relativo al modo ferroviario, se la encomendaremos al señor

Subsecretario. El tema de los futuros puertos que se habilitarán -consecuencia de otras rendiciones de cuentas que nos otorgaron esa facultad- y algunas otras dudas que se plantearon, serán abordados por el señor Ferrer, al igual que lo vinculado a la inversión en infraestructura, el Producto Bruto Interno, etcétera. En cuanto a las preguntas sobre el costo kilómetro del tratado bituminoso doble, carpeta asfáltica y hormigón, pediremos que se conceda el uso de la palabra al ingeniero Lazo. Posteriormente, analizaremos alguna diferencia que tenemos respecto a ciertas apreciaciones sobre las inversiones que vamos a hacer.

Antes que nada, agradezco al señor Senador Abreu la responsabilidad que nos adjudica y que asumimos como tal, pero como no queremos estar solos en esto, justamente en estos días haremos un llamado a los partidos políticos, a los empresarios y a los trabajadores organizados para elaborar colectivamente una política de Estado denominada "Uruguay logístico 2030", que representa una parte sustancial del plan estratégico. No hacemos esto para eludir responsabilidades, sino para garantizar que, sin importar quién gobierne, el rumbo del Uruguay tenga un trazado más o menos acordado, de manera de no dar la sensación de que lo cambiamos cada cinco años.

Las certezas en materia logística son conocidas por todos y las consideramos fundamentales, porque la mayoría son inversiones a largo plazo y nadie invierte con el temor de que a los cinco años puedan cambiar las reglas de juego. Esto nos parece vital y reitero que no lo hacemos para eludir responsabilidades, porque mientras concretamos esta política de Estado, seguiremos haciendo cosas. Hay que destacar que, a pesar de nuestras limitadas capacidades, contamos con la Dirección Nacional de Logística, Planificación e Inversiones, aunque no opera en los términos que planteaba el señor Senador Abreu, por lo que su comentario es de recibo y habrá que analizar cómo se constituye. De todos modos, este no es un ámbito menor si a ello le agregamos la aprobación de la ley relativa a la DINALOG por parte del Parlamento, que transforma la Comisión Nacional de Logística en un instituto en el que participa el sector privado para la definición de la estrategia del programa "Uruguay logístico 2030".

Más allá de que hay un artículo que refiere al tema, quiero señalar en forma general que a esta plataforma logística, que incluye los ítems que señalaba, hay que agregar el análisis que estamos haciendo a nivel portuario de los costos y sobrecostos, con el objetivo de definir u objetivar cuál es nuestro estado de competitividad respecto a los puertos hermanos. Luego de obtener esta información y hacer las correcciones que sean necesarias, habrá que plantear la estrategia de ampliación de la oferta portuaria por medio de nuevas terminales y demás. Más allá de que el señor Subsecretario se va a referir a este tema, quiero decir que esto sería una actividad complementaria al puerto de aguas profundas que, como bien se señalaba aquí, estaría destinado a recibir barcos de gran porte, los que hoy, aunque draguemos hasta la máxima profundidad, no podrían ingresar a los Puertos de Nueva Palmira o de Montevideo. Hay que tener en cuenta que uno de los elementos que haría a nuestra producción y a los servicios logísticos que ofrecemos como competitivos, es el que tiene que ver con el hecho de que cuanto más carga se transporte en una unidad, más se abaratarán los costos y, por tanto, es fundamental que cumplamos con este deber. En este sentido, estamos haciendo estudios de prefactibilidad; para ello, contamos con ciertos apoyos que no voy a explicar, pero sí me interesa enfatizar que estas cosas no se hacen en tres días. Aunque hoy podamos tomar la decisión y lograr todos los acuerdos que necesitamos -aclaro que estamos avanzando en ese sentido- no creo que en los próximos cuatro años tengamos un puerto de aguas profundas, porque ello requiere de estudios de batimetría -que ya se han hecho- así como también de estudios técnicos sobre la ubicación, la locación y cuál es la mejor plataforma. También habrá que hacer estudios de factibilidad económica, luego contar con la inversión para llevar adelante el emprendimiento y, finalmente, definir las modalidades para ponerlo operativo.

La estrategia a seguir por el Ministerio consiste en que, mientras se determinan y se empiezan a ejecutar esas inversiones -por más que terminen siendo realidad mucho después de la finalización del mandato de un Gobierno- tenemos que reforzar algunas cosas como, por ejemplo, el puerto de La Paloma y la Hidrovía Uruguay- Brasil, todo lo que tiene que ver con la Laguna Merín. Cuando hablamos sobre el análisis de las posibilidades de conexión ferroviaria y vial con el desarrollo de la Hidrovía Uruguay- Brasil en la Laguna Merín, el señor Senador Abreu sabe -disculpen que lo personalice, pero él conoce de lo que voy a hablar, porque tiene experiencia en todo lo relacionado con la diplomacia- que no estamos

estableciendo tiempos y prioridades. En realidad, estamos diciendo, en un lenguaje muy diplomático, que nos vamos a ocupar de eso y, después, veremos cuál será el ritmo. Pero es obvio y queda claro para qué lado van las prioridades: cumplimos los compromisos asumidos, pero en la medida de nuestras posibilidades porque los recursos disponibles siempre son limitados y escasos, y condicionan las acciones.

En cuanto a la Ley de Puertos y el desarrollo del Puerto de Montevideo, se trata de temas que abordará el señor Subsecretario, ingeniero Genta. También se referirá a las instrucciones que estamos dando a nivel de la Comisión Administradora del Río de la Plata y de la Hidrovía, partiendo de la base de que el acuerdo con la República Argentina es vital, porque no hay actores únicos en la definición de estas cuestiones. En este sentido, tenemos claro cuál es el interés nacional. Por ejemplo, en cuanto a la problemática del Río Uruguay, el señor Senador Larrañaga planteaba una estrategia que nosotros también estamos llevando a la práctica. Él señaló que vivimos de espaldas al Río mucho tiempo y ahora hay que mirar hacia él, lo cual implica mirar a la comunidad que está enfrente, que con relación a su manejo tiene intereses comunes que no siempre son compartidos con las centralidades de las naciones porque, justamente, la diferencia de tamaño lo está planteando. En ese sentido, estamos instrumentando una estrategia de alianza de Paysandú con Concepción del Uruguay -se trata de operar de la misma forma en el Puerto de Fray Bentos- e, incluso, se está contemplando la posibilidad de participación conjunta en negocios rentables. Pero todo esto se resume en un elemento: el dragado. Hasta ahora, en la zona de Fray Bentos, nos comprometimos a un dragado de hasta 26 pies, pero nuestro objetivo es llegar a los 30. La cuestión es si nos “emperramos” en los 30 pies y terminamos no haciendo nada, o partimos del piso de 26, para llegar a los 30. También estamos buscando que la estrategia Paysandú-Concepción del Uruguay se traslade a otros puntos, como así lo están intentando no solo el Gobierno Nacional, sino también las Intendencias de la zona. Por ejemplo, en Fray Bentos hubo un encuentro de las dos márgenes -no decimos binacional porque, diplomáticamente, este término tiene otras connotaciones- donde se lograron acuerdos específicos y, concretamente, en cuanto al dragado, las demandas de ambos lados plantean las mismas profundidades. En lo personal, creo que ese es el camino que hay que seguir y es el que estamos transitando. Es cierto que los resultados no son inmediatos, pero tampoco tenemos otro camino para recorrer de acuerdo a nuestra idiosincrasia y forma de posicionarnos en el mundo.

Aclaro que voy a ir salteando algunas cosas y el tema de los peajes será abordado cuando se estudien los artículos correspondientes.

En cuanto a lo que planteó el señor Senador Larrañaga, quiero señalar que nosotros tenemos la misma preocupación. Los porcentajes son reales; pero, en realidad cuando se está sufriendo el deterioro, se transforman en el más negativo o el más positivo si se trata de una ruta recién reparada. Nosotros, como equipo, estamos planteando algo que un Ministerio desearía no decir nunca. ¿Cuál es el súmmum de un Ministerio de Transporte y Obras Públicas? Inaugurar obra nueva. Los portorriqueños dicen que el mantenimiento no da caché a los políticos; lo que lo da es la obra nueva y es por eso que hay una gran propensión a inaugurar obras nuevas. A la luz del desarrollo productivo del Uruguay, tenemos el desafío de transformar el mantenimiento en un sinónimo de obra pública.

Nuestro país tiene, entre red primaria, secundaria y terciaria, casi 9.000 kilómetros densamente distribuidos, más todo lo relativo a la caminería rural. Entonces, más allá de que no trajimos una solución, estamos llevando adelante un trabajo -del que se hace poco aspaviento- con los Intendentes y los Ministerios correspondientes, con el objetivo de contar con un fondo de mantenimiento vial nacional y departamental que nos permita tener asegurados ciertos mínimos y no volver a cero permanentemente. Quiero decir que esto no es fácil. Algunas de las soluciones que se nos han ocurrido o que se nos han propuesto desde distintos partidos, tienen una enorme influencia en la inflación, y no queremos desvestir a un santo para vestir a otro ni afectar al conjunto de la población. En este sentido, tenemos la idea de implementar un sistema de pago por uso, que no necesariamente recargue al transportista y estamos pensando en desarrollar la norma -ya aprobada- del respeto de los pesos desde la unidad de producción. A veces, los camiones son obligados a llevar más carga de la que están autorizados; si solamente llevaran lo permitido deberían utilizar, cada determinada cantidad de cargas, una unidad más de transporte para el traslado. En ese sentido, en Rivera se está llevando adelante una idea con la Intendencia, que estamos

tratando de que sea exitosa. Se busca la asociación entre lo propiamente privado y lo público -dividido entre Intendencia y Ministerio- para financiar en partes iguales el tratamiento bituminoso doble o carpeta asfáltica de algunos caminos rurales, de modo de no tirar dinero a la orilla del camino. En este sentido, las empresas concluyeron que les podría ser más rentable participar de esta iniciativa y poner dinero para que su camino esté en condiciones adecuadas ya que, a veces, se transporta mercadería que no puede deteriorarse en tránsito porque le quita valor. En el departamento de Cerro Largo también estamos planteando esta opción.

Quiero decir que, si bien la sequía puede ser un aliado de la caminería forestal y rural, no lo es del mantenimiento de las rutas que, además, tienen la agravante del incremento del tránsito.

En cuanto al ensanche de los puentes, están encaminados el de la ruta 30, en Artigas, y el de la Ruta 27, en Rivera. También tenemos concesionada la malla, lo que demuestra que no todo lo que figura en el Presupuesto es lo que vamos a hacer y que nuestro subsidio no tiene que ver con lo que pasó, sino con lo actual y lo futuro. El mantenimiento de las Rutas 1, 3, 5, 8, 9, 11 y la Ruta Interbalnearia está concesionado a la Corporación Vial del Uruguay, y tampoco se refleja presupuestalmente. Es más, estamos en un camino donde la participación privada no se ve reflejada presupuestalmente. En este sentido, la pregunta que surge es de qué estamos enamorados. Internamente, nos preguntamos si estamos enamorados de las formas o de los objetivos, de lo que hay que hacer o de quién lo hace. Y concluimos que estamos enamorados de los contenidos y de lo que hay que hacer. Nos parece que debemos incorporar un sistema nuevo que el Uruguay no tiene, que es el pago por niveles de servicios, porque actualmente los empresarios no arriesgan.

(Dialogados)

Realmente, me aterraría si hoy pensara igual que hace treinta años, porque querría decir que la vida no me enseñó nada. Esta es una buena recomendación para todo el mundo, para hacernos cargo de los aciertos y de los errores. Lo que no voy a cambiar es mi objetivo de que el mundo sea cada vez más igualitario y mejor, aunque siempre pueden variar los caminos para lograrlo.

No tenemos todos los recursos que se requieren porque son finitos y siempre las demandas son mayores que los recursos disponibles. Si quiero eliminar la indigencia, reducir la pobreza, masificar la educación, fortalecer la vivienda, mantener las conquistas en salud, etcétera, necesito destinar mucho dinero a esos fines, por lo que los recursos para realizar las obras de infraestructura se deben buscar donde corresponde. En principio -luego vamos a tener las Rendiciones anuales- en el quinquenio estamos destinando US$ 100:000.000 para caminería departamental y forestal, porque creo -como decía el señor Senador Larrañaga- que hay que buscar nuevos mecanismos más estables a fin de que, luego, nuestra preocupación sea el mantenimiento en períodos más espaciados. De todas maneras, les voy a participar de una novedad. Hace poco -no bien llegamos- decidimos entregar $ 147:000.000 para caminería forestal en el 2010, que no estaban previstos. A esto se suma -y esto deberemos preverlo para el futuro- que los cambios de Gobiernos Municipales ocurren desfasados y, para la ejecución -que debe ser a diciembre- hay menos tiempo que en los períodos comunes. Incluso, estuvimos viendo cómo ocurren las transiciones en los distintos departamentos, ya que en algunos la consumición de recursos de las Intendencias es fantástica, sin distinción de partidos o de cambio de partidos.

También hay que tener en cuenta la demanda de renovación de maquinaria; en ese sentido, la semana que viene vamos a firmar un convenio a fin de que los recursos no ejecutados también puedan utilizarse en la compra de maquinaria, como se nos estaba demandando. En algunos casos se tiene capacidad para mantenerla y profesionales para manejarla y, en otros, no, pero habría que buscar sistemas de colaboración entre las Intendencias porque algunas son más exitosas que otras en la conservación de su maquinaria, aunque también es cierto que algunas tienen más cosas para hacer y la desgastan en distintos niveles.

Puede ocurrir que la función pública no les resulte atractiva dado que se realiza una evaluación anual, y alguien puede tener miedo de no rendir. En tal caso tenemos un plan b): si no nos alcanza la participación o la cobertura de algunos, o de varios, abrimos el concurso a la población en general. Por lo tanto, no van a ser solo los ojos del Ministro desde el punto de vista político partidario. Somos uno de los pocos Ministerios grandes que no cuentan con Directores Departamentales; lo que hay son Directores Regionales de Direcciones y en el Plan de Fortalecimiento institucional establecí que debíamos romper con esos compartimentos. Además, los Directores Regionales, no por razones de voluntad sino de cercanía, siempre funcionan mejor -por una cuestión de accesibilidad- en el departamento donde se alojan y no en el otro al que se deben trasladar. Cabe aclarar que responden por una de las Direcciones, no por el Ministerio en su conjunto. A su vez, queremos liberarlos de tareas administrativas, lo que se puede lograr con la reubicación de recursos y con un coordinador departamental. Incluso se puede resolver quién es la voz de mando entre Direcciones de igual jerarquía y algunas cuestiones de coordinación que hacen que temas que parecen sencillos de resolver con cooperación, terminen generando un trámite burocrático y una participación centralizada de Montevideo, que pretendemos reducir.

Quiere decir que en todo esto hay una cuestión administrativa de contacto, ordenamiento y establecimiento de una autoridad. ¿Por qué en los 18 departamentos del interior? Porque es donde tenemos el mayor campo de acción y porque, desde el punto de vista de las demandas del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en Montevideo casi no tenemos actuación. Si bien en la capital desembocan todas las rutas, tenemos menos jurisdicción nacional que en el resto de los departamentos. Todos conocen los kilómetros de rutas nacionales y las empresas de transporte departamental y metropolitano que allí intervienen, como así también las Direcciones de arquitectura e hidrografía que participan, etcétera.

En definitiva, queremos coordinar esfuerzos para ser más eficientes y liberar recursos a fin de concentrarlos en tareas de ejecución y realización, y no en tareas administrativas. El desafío consiste en que el Parlamento vote los recursos y que nosotros ejecutemos; para esto último, debemos procurar tener una gestión muy eficiente. Y aclaro que no tenemos el planillado de obras porque, entre otras cosas, no sabemos -lo digo honestamente- qué va a votar el Parlamento. Ya tuvimos una renuncia a algunos recursos y no damos por supuesto que el Parlamento sea el brazo ejecutor absolutamente de nada, porque los parlamentarios tienen su manera de entender las cosas y no podemos ofenderlos pensando que van a ser una especie de máquina automática para resolver las cosas. Además, estamos haciendo las jornadas técnicas con las Intendencias porque tampoco tenemos la soberbia de pensar que solo vale lo que nosotros hemos planificado; por eso lo comparamos con lo que nos plantean las Intendencias, para ver si estamos en el error o en el acierto.

Por último, si se aprueba la Ley de Asociación Público Privada, nos cambia la estrategia, porque definiremos cuáles son las mallas que tendremos que concesionar por quince años para pagar por nivel de servicios; entonces, abonaremos a quien tenga un estado óptimo. Si tiene un estado menor que el óptimo pero mayor que el mínimo, pagaremos menos, y si tiene menos que el mínimo no pagaremos absolutamente nada a quien hizo la obra.

Todo esto implica un cambio que impide que generemos más anuncios que realizaciones. Entonces, no quisimos traer ese detalle y, aunque tenemos pensado qué es lo que queremos para el país, pretendemos que eso no sea un simple anuncio; preferimos venir al Parlamento a decir que hicimos esto y aquello o que tal o cual proyecto está en ejecución. Lo que estamos planteando son volúmenes de recursos que nos parecen adecuados.

SEÑOR PENADÉS.- Señora Presidenta: me parece que debería ser al revés de como dice el Ministro. Lo que el Parlamento debe autorizar, justamente, es el plan de obras y no extender un cheque en blanco y votar recursos sobre obras que desconocemos. Tanto es así, que en períodos pasados se desglosaba el plan de obras y se lo enviaba a las Comisiones de Transporte y Obras Públicas de ambas Cámaras para que se analizara; este era el único Ministerio de todos los Incisos con respecto al que, en el pasado, se llevaba a cabo ese procedimiento.

Entonces, como dije, consideramos que es justamente al revés de como dice el señor Ministro. En lo personal, puedo decir que no concreté una intervención que tenía previsto realizar porque pienso lo mismo que dijo el señor Senador Viera en el sentido de que, al no conocer el plan de obras, es muy difícil que podamos votar los recursos. Justamente lo que tendríamos que estar discutiendo hoy aquí es el plan de obras, es decir, qué trabajos son los que el Ministerio tiene previsto concesionar en caso de que se sancione la ley de asociación público privada y cuáles los que piensa concretar por administración directa. Esto debería haberse presentado en el Presupuesto porque, de lo contrario, cabe que nos preguntemos cómo ha hecho el Ministerio los cálculos de lo que solicita, si no tiene previstas las obras que va a realizar. ¿Fue al voleo? ¿Piensa solicitar determinado monto de recursos y con eso verá qué puede hacer?

Me parece -lo reitero una vez más- que no es como dijo el señor Ministro, sino al revés. Queremos que quede constancia de nuestra posición en el sentido de no dejar pasar una afirmación que no compartimos, también por una razón de respeto al Parlamento. Precisamente, es el Parlamento el que tiene que discutir el plan de obras para saber cuánto es lo que estamos dispuestos a votar -o no- de los recursos asignados al Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Además, aquí hay otro elemento que no podemos olvidar: el Presupuesto en Uruguay se rige por programas y, al ser así, debemos analizar la particularidad de cada uno de ellos.

Estas eran las consideraciones que quería hacer, señora Presidenta. Gracias.

SEÑOR MINISTRO.- Sin ánimo de extender la discusión, quiero decir que nosotros no tenemos ninguna obligación constitucional ni conceptual de hacer eso. Aquí establecimos claramente las prioridades, las detallamos en toda la presentación y estuvimos varios minutos explicándolas. Me refiero a toda la accesibilidad a puertos y a la red principal; esto se vio con total claridad en la gráfica, donde se mostró solamente la parte de vialidad. A su vez, establecimos el objetivo, para el final del quinquenio, de llegar a un nivel adecuado de mantenimiento de la red principal.

Ahora bien, ¿qué está primero o segundo en el orden de prioridades? Aclaro que está todo calculado y que hay un planillado al respecto, pero es necesario incorporarle nuevas cosas para definirlo.

Nos estamos ocupando, primeramente, de toda la accesibilidad, por ejemplo, a Nueva Palmira, pero estas obras se están ejecutando hoy. Lo mismo sucede con el puente sobre el río Santa Lucía, con respecto al cual se nos reclamaba que no había sido incluido en este Presupuesto. Pero, ¿cómo va a estar en un Presupuesto que comenzará a ejecutarse el 1º de enero de 2011 una obra que ya estamos ejecutando ahora, con el Presupuesto anterior?

Entonces, una vez que esté definido el Presupuesto y que tengamos bien claro el mecanismo de la ley de asociación público privada, para determinar qué cuestiones son “concesionables”, a la vez que estimemos el éxito de los proyectos, podremos informar al respecto. No obstante, estamos en condiciones de informar lo que ya estamos haciendo.

Esto no es por una cuestión de ocultamiento sino porque, como Ministro, no me puedo atar a una presunción que pueda tener en el sentido de que el actor privado se va a sentir motivado a participar de determinada malla que ofrecemos cuando, de repente, no existe tal interés.

Entonces si determinado punto es estratégico para nuestro plan de obras, dentro de esta concepción de accesibilidad-puerto-red principal, lo tengo que concretar a como dé lugar, lo que implicará que algunas prioridades que estaban en el primer lugar pasen al segundo o al tercero. Esto es movilidad, y lo que queremos es evitar que nos digan “Usted se comprometió a hacerlo en tal fecha”, cuando de repente demoramos dos meses más. Preferimos establecer el plan del quinquenio en términos conceptuales, porque no queremos embarcarnos en una discusión permanente debido a que, por ejemplo, se prometió

algo para octubre y se entregó en diciembre; eso es horrible. Si digo que se hará en el quinquenio y luego la obra se entrega en diciembre, me estaré adelantando.

SEÑOR VIERA.- Creo que el señor Ministro está equivocado; esto se hizo así toda la vida y solo en el Período pasado y en este no vino el planillado de obras…

SEÑORA PRESIDENTA.- En el año 2000, tampoco.

SEÑOR VIERA.- No estoy seguro de que no sea una obligación, y no se trata de apretar a un Ministro ni de decirle que se comprometió detalladamente a hacer esto en tal fecha y no lo hizo, porque nunca sucedió. La planificación debe tener una base real porque, de lo contrario, en el Presupuesto tenemos solamente artículos que en su mayoría, tal vez ni siquiera son de materia presupuestal; por tanto, deberíamos poner un determinado monto y después vendrá la planificación. De esa manera nos ahorraríamos una cantidad de artículos.

Creo que es exactamente al revés. Quienes hemos tenido la oportunidad de ejecutar presupuestos, sabemos que puede haber recursos de inversión de origen privado como los que menciona el señor Ministro pero serán, incluso, recursos extra presupuestales que podrá ejecutar perfectamente y que no afectan una planificación previa, necesaria para saber cuánto precisa el Ministerio.

Otra cosa es lo que se mencionaba en cuanto a que siempre se necesita más; no tenemos lo ideal y vamos haciendo lo que podemos con lo que tenemos. Esto es lógico, pero el señor Ministro terminó su primera intervención diciendo que estaba conforme, que no tenía nada más a qué aspirar. Todos sabemos que el señor Ministro está en una posición difícil; no puede venir a reclamar a su Gobierno y sabe que los recursos siempre son limitados, pero también puede decir “A mí esto no me da para hacer todo lo que se debería hacer”. Estamos todos de acuerdo, siempre ha ocurrido y seguirá sucediendo; siempre los recursos son limitados para todo lo que se necesita o desea hacer. Ahora bien, nos parece que el planillado es esencial, aunque sea en términos generales y no tenga fechas. Allí debe figurar lo que se aspira a hacer por año. Después habrá ajustes en las rendiciones de cuentas, además de que siempre podrá ocupar los recursos extra presupuestales de supuestas inversiones privadas que van a venir o no. Esperemos que sí lo hagan, sobre todo una vez aprobada la ley de asociación público privada, para poder realizar más obras o, incluso, con un instrumento del que dispone el señor Ministro, que es la transposición de rubros, para rearmar lo que puede ser una primera intención.

En definitiva, en la Comisión de Transporte y Obras Públicas el planillado era un instrumento de trabajo muy importante para evaluar las necesidades, lo que tenía y lo que le hacía falta a la Cartera.

Muchas gracias.

SEÑOR MINISTRO.- Me parece que no estamos hablando de lo mismo, porque acá hay un planillado; lo que no se detalla es, por ejemplo, por qué ruta se va a comenzar en 2011, 2012, 2013 y 2014, pero sí constan los fondos que se van a utilizar para ello. Los montos están claramente especificados.

También deseo aclarar que llevamos veinticinco años de democracia y el hecho de no comunicar el listado de obras año por año empezó en el 2000 y va a terminar en 2015; por lo tanto, la cantidad de años en que se informaba el plan de obras y el período en que se cambió el criterio son casi los mismos. No se puede decir que siempre se hizo así, ya que si hablamos del período democrático se utilizaron los dos criterios.

En definitiva, en el planillado constan todas las inversiones; lo que no se dice es por qué ruta vamos a empezar.

Muchas gracias.

SEÑOR GALLINAL.- En primer lugar, a diferencia de los Gobiernos anteriores al año 2004, el señor Ministro llega aquí con una mayoría parlamentaria propia, por lo que no me parece que nos pueda decir que no sabe cuántos recursos le van a tocar. Eso no habla bien de su propio Gobierno, más aún cuando en el transcurso de estos seis años -hay que reconocerlo- han tenido mayorías muy disciplinadas al votar las iniciativas, excepto en el caso de la ley interpretativa de la Ley de Caducidad de la Pretensión Punitiva del Estado. Entonces, no creo que exima de responsabilidad al Ministro el hecho de señalar que tendrá que ver qué recursos se le asignan, pues le va a tocar lo que el Gobierno quiere que le toque y eso no va en desmedro de la autonomía o la libertad de cada uno de los Legisladores que integran su fuerza política.

En segundo término, cabe señalar que el Parlamento no autoriza a gastar, sino que autoriza el gasto, que es algo totalmente diferente. En ningún caso -ni en el Presupuesto ni en otras circunstancias- el Parlamento deja al Poder Ejecutivo la total libertad de gastar en lo que quiera. Justamente, la primera responsabilidad del Parlamento es autorizar el gasto correspondiente y luego controlar el efectivo cumplimiento del mismo, en cualquiera de los años del quinquenio, pues no se los va a juzgar por eso.

Además, no es correcto lo que se ha señalado en cuanto al Presupuesto del año 2000, porque este sistema empezó en el Período anterior y en el año 2000 el Presupuesto llegó con los detalles correspondientes, habiendo sido completamente informado en esa circunstancia. En realidad, no me corresponde defender a mí lo que sucedió en el año 2000, pero me refiero a una cuestión de forma y de prácticas.

En tercer lugar, no entiendo lo que sucede con los coordinadores departamentales. Si ese es el criterio con el que se van a mover, con total discreción y libertad para hacer lo que quieran, razón de más para no acompañar una iniciativa de esas características.

SEÑOR RUBIO.- Creo que aquí no se han entendido algunas cuestiones.

Más allá de los precedentes, si se va a apelar a las asociaciones público privadas, eso modifica el escenario y no hay que tener una visión estatista en ese sentido. Digo esto porque si se tiene tal visión y las obras del Ministerio de Transporte y Obras Públicas son exclusivamente las del financiamiento del presupuesto público, es muy fácil hacer el plan. Sin embargo, aquí observo que, por ejemplo, en la página 286 del planillado, del tomo correspondiente a gastos corrientes e inversiones, el programa 362 para infraestructura vial prevé más de US$ 200:000.000 por año para obras. O sea que aparece un monto global de recursos. Lo que no figura -a esto se refería el señor Ministro- es el plan en cuanto a cuáles van a ser las carreteras.

Ahora bien, sucede que se está pensando en aprobar otro instrumento, que no se sabe qué impacto tendrá en cuanto a la selección y al nivel de inversión. Entonces, de acuerdo con lo que plantea el señor Ministro, entiendo que no es conveniente prefijar cuál va a ser la parte de inversión pública, porque aquí habrá que tener en cuenta cuál es el interés del sector privado. En este sentido, pienso que en las sucesivas Rendiciones de Cuentas sí aparecerá esta distribución. Si se aprueba esta ley -considero que así sucederá- en las Rendiciones de Cuentas habrá que informar qué parte de la inversión corresponde al sector privado -tal vez no sea en los sectores que nosotros pensamos, sino en otros lugares- y qué parte correspondió a inversión pública. El mismo procedimiento se aplicaría en lo que refiere a las rutas.

En mi opinión, el razonamiento se realiza de esa manera.

Muchas gracias, señora Presidenta.

SEÑOR MICHELINI.- Señora Presidenta: no era mi intención intervenir, porque pensé que íbamos a analizar los artículos que se agregan. Sin embargo, quiero decir lo siguiente.

Desde el año 1985 hasta ahora, los planillados siempre vinieron; así se hizo en los gobiernos de Sanguinetti, Lacalle, Batlle, Vázquez y en el de Mujica, porque no se puede gastar si no están los planillados, ya que la Contaduría General de la Nación no lo autoriza. Eso es así.

Este es un Plan Quinquenal, lo que significa que en el quinquenio vamos a realizar determinadas obras. Sin embargo, no se puede establecer qué se va a hacer en 2011 o en 2012, porque depende de los recursos que haya y ello se determina con el llamado a licitación; además, después ocurre que hay concesiones que tardan años. Un ejemplo de ello fue la realización del puente sobre el río Santa Lucía, que pasó de un gobierno a otro porque había un litigio; por suerte, fue solucionado durante el gobierno de Tabaré Vázquez, pero mientras ese problema jurídico no se resolvía, no se podía concretar la obra.

El segundo elemento a destacar es que se trata de un Presupuesto altísimo que tiene tres componentes. Hay uno estrictamente público, comprendido en el artículo 481 que, si bien pone tope, en su inciso final faculta al Poder Ejecutivo a levantar esos topes. Cabe aclarar que los topes se ponen porque el Presupuesto tiene que estar equilibrado, pero creciendo a más del 8% significa que va a haber recursos adicionales, y en la propuesta que hizo el Ministerio de Economía y Finanzas en su oportunidad, se van a dar a determinadas prioridades; una de ellas es infraestructura, y el inciso final habla del Gobierno Central. Este artículo se incluye por una simple razón: porque se hacen todos los planillados y las obras están en ellos. De esa forma, se determina que por el momento se puede gastar determinada cantidad; pero si se puede gastar más, ya está establecido en los planillados. Si no lo hiciéramos de esa manera, tendríamos una incongruencia. Entonces, se hacen los planillados; es más dinero que podemos gastar, se ponen los topes y si el dinero aparece, está el planillado para poder gastar.

El segundo componente refiere a la Corporación Vial, lo que representa un enorme gasto, además del gasto adicional de obra pública.

Existe un tercer componente, al que el Gobierno adjudica una gran importancia y que nos va a aliviar recursos públicos. Concretamente, refiere a todo lo que inviertan los privados. El Gobierno estima que puede ser del orden de un tercio o más de la obra pública. Esto significa que si en el correr del quinquenio los privados ponen ese recurso, en múltiples formas, en carreteras que puedan interesar, como los planillados están -de acuerdo con lo establecido en el artículo 481- podemos seguir levantando los topes. Es decir, tenemos los planillados y los montos podrán ser levantados porque va a haber recursos adicionales, por parte del Gobierno, para realizar las obras.

Quiero aclarar que estamos hablando de un monto muy importante. Cuando el señor Senador Viera ve el artículo 481 y lo compara con las inversiones anteriores, debe recordarse que esa es una parte solamente. Debo decir que están el artículo 481, más lo de la Corporación Vial, más los esfuerzos de los privados e, incluso, más el inciso final del artículo 481 que refiere a los montos adicionales.

Si no están los planillados, no se puede hacer una sola obra.

SEÑORA PRESIDENTA.- Antes de dar la palabra al señor Ministro, quisiera comentar a los señores Senadores y al señor Ministro que tenemos, aun extendiendo el horario, quince minutos, para luego recibir a los representantes del Tribunal de lo Contencioso Administrativo.

SEÑOR LARRAÑAGA.- Tengo una confusión de conceptos, pues lo expresado por el señor Ministro no fue claro.

El señor Senador Michelini hacía referencia al planillado. “Chocolate por la noticia”. Ya lo vimos y es una maravillosa ensalada de números, pero le aclaro al señor Senador que no nos estamos refiriendo al planillado, sino al Plan Quinquenal de obras, que no se encuentra allí.

SEÑOR MICHELINI.-Está en el planillado.

SEÑOR LARRAÑAGA.- No, señor Senador; en el planillado hay cifras, pero ¿dónde está el Plan Quinquenal de obras? Es decir, ¿dónde está el listado de las obras que avala el planillado? Ese es el tema y la interrogante. Sin ese dato, esto se transforma en un Presupuesto de pájaros volando.

Hice algunas preguntas; por tanto, me gustaría recibir alguna respuesta. Hablé de la inversión directa del Ministerio en obra vial y quiero saber el costo.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Aún no hemos contestado las preguntas porque no tuvimos oportunidad de hacerlo.

SEÑOR LARRAÑAGA.- El tema es que avanzamos y estamos en un tránsito delicuescente, como sobrevolando las cosas y sin ir al grano.

De todas maneras, resulta claro que este va a ser el primer Presupuesto donde no se proyecta un plan de obras municipales.

SEÑOR MICHELINI.- ¿Plan de obras municipales?

SEÑOR LARRAÑAGA.- Sí, señor Senador. No es cuestión de extrañarse; me refiero a un Plan con financiamiento del BID, como existieron en todos los Gobiernos anteriores, o con inversión del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y las Intendencias, donde este Ministerio era el impulsor fundamental de esos planes.

También pregunté sobre el tema *leasing* y caminería, sistema que en algunos lugares podría dar buenos resultados. ¿Cuál va a ser la vía?

No queremos alargar el debate, entre otras cosas, porque este no es el ámbito adecuado, pero no se debe confundir planillado con plan de obra. El planillado tiene cifras, pero no dice qué obras se van a realizar y dónde.

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas debería tener elaborado un Plan Quinquenal de Obras, pues siempre se aprobó junto al planillado un Plan de obras. Me parece imprescindible. Si se han elaborado las iniciativas en ese sentido, pediría que el señor Ministro hiciera una copia y la entregara a la Comisión, para que por lo menos tuviéramos conocimiento de ese Plan de obras. Además, la ciudadanía se pregunta: “Esta obra, ¿cuándo nos va a tocar?” ¿Está en el Presupuesto nacional? ¿En qué parte? El puente sobre tal arroyo, en tal ruta, ¿se va a construir? Estas son interrogantes que planteo sin ánimo de picardías, maldades políticas, ni cosas por el estilo. Son preguntas que realizamos seriamente. Si estamos profundamente equivocados, en ese caso, pediremos las disculpas correspondientes.

SEÑOR MINISTRO.- Creo que es clara la diferencia entre una cosa y otra. La opción que elegimos es la misma que utilizamos en dos Períodos pasados, es decir, presentar el planillado y no el listado de obras; por cierto, no es un procedimiento clandestino.

Independientemente de que el partido de Gobierno tenga las mayorías que obtuvo por decisión ciudadana, eso no significa que los Legisladores tengan una actitud automática frente a todo lo que

presenta el Poder Ejecutivo. No parto de esa base. Además, hay antecedentes de Gobiernos que tenían todavía más mayoría automática, donde algunas iniciativas del Poder Ejecutivo en materia presupuestal o de Rendición de Cuentas se cambiaron. Los Legisladores juegan un papel; no parto de la base de que son una especie de robots que están a mi servicio. Las organizaciones que integran los seres humanos, tienen vida, se mueven.

Es claro, también, que hay una propuesta del Poder Ejecutivo. La propuesta original del Ministerio fue modificada en la Cámara de Representantes, y, en muchos sentidos, no se mantuvo la visión original. No se trata de que no sepamos en qué vamos a gastar la partida; más allá de eso, en definitiva, será el Parlamento el que determine en qué vamos a gastar ese dinero. No es la primera vez que se produce una reacomodación de recursos. Cuando fui Presidente de la Cámara de Representantes viví una situación similar, que involucraba los planes de obra de muchos Ministerios. Por lo tanto, no doy por supuesto que este deba ser un caso de aprobación automática.

Por otro lado, no hacemos lo que queremos. Algunos de los Senadores presentes participaron junto a nosotros en las jornadas técnicas y saben bien que nuestro Plan de Obras fue cotejado con las Intendencias y, producto de esa instancia, cambiamos de opinión, porque no somos tan soberbios como para hacer lo que aconsejan nuestros técnicos sin que nos importe la opinión de los demás; así lo hemos hecho en varios departamentos donde las autoridades departamentales son de distinto color político. Esto no nos hace peores, por el contrario, nos acerca a la cotidianeidad de las Intendencias. Los Gobiernos Departamentales saben que hemos apoyado el mecanismo del *leasing*, que los hemos ayudado para que cambien los recursos que hoy tendrían que estar destinados a la ejecución de caminería forestal por compra de maquinaria. ¡Vaya si los hemos apoyado! En el Presupuesto se han destinado, para los próximos cinco años, US$ 100:000.000 para caminería departamental y forestal. Pero también hemos estado hablando con las Intendencias para encontrar la manera de conseguir recursos por fuera de lo que se ha establecido. No estamos quietos. Reitero, no somos tan soberbios para decir -en nuestro primer año en esta Secretaría de Estado- que algo se va a hacer sin consultarlo previamente. A nosotros nos interesa la opinión de los Intendentes, independientemente del Partido al que pertenezcan, porque los eligió la población.

Por lo tanto, este es el camino que vamos a seguir, o sea, vamos a mostrar cómo ejecutamos lo que se nos autorizó a gastar, porque el éxito está en el nivel de ejecución. Si mantenemos dentro de las prioridades el mantenimiento de la red nacional a niveles adecuados, el apoyo a la infraestructura vial departamental, la mejora en las condiciones de seguridad vial y el control del uso de la red y complemento con otro modo de transporte, estaremos llegando a nuestro gran objetivo. Y todavía lo afiné aún más, porque se debe incluir la accesibilidad a los puertos, a las rutas principales y a los corredores internacionales, logrando ser el puente adecuado de conectividad entre los puntos de producción y el mercado.

Solicito a la Presidenta que autorice el uso de la palabra al Director General de Secretaría, Pablo Ferrer, para contestar algunas de las preguntas que se plantearon.

SEÑORA PRESIDENTA. - Tiene la palabra el señor Ferrer.

SEÑOR FERRER.- Muchas gracias, señora Presidenta.

No quiero hacer comparaciones porque, en general, resultan odiosas, pero creo que la cantidad de tomos que acompaña la presentación del Presupuesto -que tiene un aterrizaje muy grande, desde el punto de vista programático- nos lleva, por haber estado del otro lado del mostrador, a que en el análisis presupuestal terminemos centrándonos en los artículos y con poco tiempo para digerir los mamotretos de tomos que han sido presentados. Pero puedo asegurar a los señores Senadores que mucha de la información que se solicita figura en ese material.

En materia de números generales, en las áreas programáticas de infraestructura, transporte y comunicaciones, la inversión prevista en el Presupuesto Nacional para el Ejercicio 2011 es de $ 8.405: 306.000. Esa cifra se toma de un total presupuestal, para el mismo año 2011, de $ 12.751.474:000.000. Ese es el monto de inversión presupuestal en infraestructura que figura en el planillado correspondiente, precisamente en los tomos en los que se presenta la información por área programática. Sin dudas, a esta información en materia del total de inversión pública en infraestructura, habría que sumarle la correspondiente al Presupuesto de los Entes Autónomos y Servicios Descentralizados, que no figura en el Presupuesto nacional. Estos datos no están contenidos aquí sino que, en todo caso, forman parte de la información anexa.

SEÑOR VIERA.- ¿Cuál es el tope?

SEÑOR FERRER.- Me estoy refiriendo al planillado, en el que figuran los créditos. Para saber los topes se debe hacer la reducción correspondiente. Es una cuenta bastante sencilla: a 6.300:000.000 hay que restarle 4.200:000.000 para el 2011, porque para los años 2012, 2013, y 2014 la cifra varía, por lo que simplemente hay que corregir eso.

En cuanto a los proyectos de inversión, podemos decir lo siguiente. El Proyecto 750 detalla lo relativo al componente rutas dentro de la infraestructura de transporte y comunicaciones. Allí están planteadas las metas de construcción, de mantenimiento y reparaciones mayores y la discriminación de esta inversión -su monto- por departamentos, lo que creemos es histórico en la presentación de un Presupuesto.

El Proyecto 752 detalla todo lo que tiene que ver con los puentes.

El Proyecto 855 tiene que ver con el mantenimiento del Programa. Aquí debemos hacer una precisión. Cuando se habla del mantenimiento del Programa o del gasto interno del Ministerio de Transporte y Obras Públicas a veces se malinterpreta el concepto, porque comúnmente no se trata de un gasto. En muchos casos, mediante el gasto interno del Ministerio se lleva a cabo el mantenimiento vial, a través de las cuadrillas y por obras de administración directa.

En todos los Proyectos relativos a puentes, rutas y mantenimiento vial se detalla la distribución de la inversión por componente departamental. Se muestra, pues, de qué manera esto contribuye a los Fondos de Desarrollo del interior y demás.

El Proyecto 908 tiene que ver con la asistencia técnica, aunque quizás este no genere las inquietudes más comunes.

El Proyecto 999 refiere al mantenimiento y conservación de la red vial departamental. Allí los señores Senadores podrán encontrar nuevamente el detalle de información, de red, de metas que se plantean y de volúmenes físicos de ejecución.

El Proyecto 754 refiere a seguridad vial. En ese entorno podrán ubicar la información vinculada con construcciones e iluminación de las rutas en red vial, adecuación de la señalización vertical y horizontal, cantidad de kilómetros que se prevé y las metas a realizar en materia de volúmenes, así como todo lo relativo a la distribución en términos departamentales.

Así podríamos seguir detallando cada uno de los proyectos, pero simplemente queremos señalar que la información figura en los Tomos, con un gran nivel de detalle. Seguramente allí no se encuentra lo que pregunta el señor Senador Larrañaga en cuanto a si determinada obra está o no incluida, pero, en realidad, hay un Plan de Obras que justifica todo esto. No obstante, el planillado o el listado no está presentado, entre otras cosas porque, como bien dijo el señor Ministro, se está haciendo un ajuste que

surgió a nivel de las jornadas técnicas. Por ejemplo, con respecto a la Ruta 30, ocurrió lo siguiente. El Ministerio entendía que, en función de los volúmenes de tránsito y demás, esa ruta no se encontraba entre sus prioridades. Cuando se concurrió a realizar la jornada técnica de Artigas, a partir del planteo de la Intendencia y de la comunidad artiguense, se entendió que esta ruta tiene otros componentes desde el punto de vista de la integración socio-espacial del territorio, que justifican totalmente su priorización. Es así que el Ministerio modificó y priorizó la Ruta 30, dejando de lado algunas otras que estaban previstas dentro del mismo departamento. Ese es el papel fundamental que tienen las Jornadas Técnicas que se están realizando.

Hablamos de descentralización y del papel de los Gobiernos Departamentales, pero creo que pocas veces se ha dado una coordinación tan importante entre todos ellos como ocurre actualmente, donde es claro que no pesa un tema político partidario ya que -como consta a todos los señores Senadores- para comenzar, los que coinciden con la fuerza política que está en el Gobierno nacional son los menos.

Se ha hecho un gran esfuerzo de coordinación para acortar las distancias territoriales; esto, mediante las jornadas técnicas que está realizando el Ministerio y las que ha llevado a cabo la OPP, contando con la participación de todos los Ministerios. En todas esas instancias se está avanzando en coordinación en lo que hace a distintos aspectos.

En materia de caminería departamental cabe señalar, además de la continuidad de los programas, lo siguiente. A partir de la reunión del Congreso Nacional de Intendentes con el Presidente de la República -en la que todos designaron a sus representantes- se conformará una Comisión encargada específicamente de los temas de caminería departamental y de distintos aspectos que allí están planteados, a los efectos de seguir avanzando para solucionar los problemas que nos interpelan todos y a los que no somos ajenos.

En cuanto a los proyectos con el BID, quiero señalar que han sido sustituidos por proyectos con recursos propios del Ministerio y podemos observar que, en general, a nivel de las Intendencias hay más apoyo a que los emprendimientos se realicen por esta vía, que mediante proyectos BID. Lo que difiere es el grado de libertad que se tiene, según sean por una vía o por otra.

SEÑOR VIERA.- Simplemente quiero decir que doy fe del buen trabajo de coordinación que hace el señor Ministro y su equipo con las Intendencias -no me cabe la menor duda-; realmente, nos alegramos y los felicitamos por ello.

También quería aclarar que las inversiones en caminería departamental o, eventualmente, la compra de maquinaria por *leasing,* si bien se presupuestan porque son recursos de que dispone el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, después son descontadas de los recursos de los Gobiernos Departamentales previstos por el artículo 214 de la Constitución de la República. En definitiva, no es un monto extraordinario que los departamentos reciban del Ministerio, sino que se descuenta posteriormente del monto total del 3,3% que se ha fijado en el Presupuesto para las Intendencias Departamentales.

El señor Senador Larrañaga hizo referencia -ahora se nos explica que en realidad se ha preferido el mecanismo de hacer inversiones directamente por parte del Ministerio- a los Planes de Obras Municipales, que luego cambiaron de nombre y pasaron a denominarse Plan de Desarrollo Municipal o Plan de Desarrollo y Gestión Municipal. Desde el retorno a la democracia en el año 1985, solamente se ejecutaron cuatro planes, con fondos del Banco Interamericano de Desarrollo y una cuota parte del Gobierno Nacional, de ejecución directa de las Intendencias Departamentales. Generalmente lleva mucho tiempo aprobarlos, por la complejidad que tienen los trámites con el BID. Tan así es, que esos cuatro planes comenzaron a ser negociados y planificados en un período de Gobierno y terminaron siendo ejecutados en el siguiente. Lo realmente malo fue que durante todo el período pasado, por primera vez no

se dejó encaminado un plan de gestión y obras municipales para ejecutar. Es por eso que en este período de Gobierno no hay un plan de emprendimientos municipales.

SEÑORA PRESIDENTA.- Deberíamos ingresar a la consideración del articulado, porque no disponemos de más tiempo.

SEÑOR FERRER.- Intentaré responder rápidamente las preguntas que han sido planteadas.

En cuanto al Plan de Obras Municipales, que evolucionó al Plan de Mejora de Gestión Municipal, tengo entendido que está por aprobarse, pero no corresponde a nuestra Cartera. El quinto plan, que es de mejora de gestión, está en la órbita de la OPP y, por tanto, debería consultarse con este organismo.

En la gráfica que figura en la presentación podemos observar que los colores azul y celeste evidencian la inversión, incluido el tope del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y el amarillo también refiere a inversión -incluidos los topes de esta Cartera- a través de los Programas de Caminería Departamental; las cifras se expresan en miles de dólares. La gráfica habla por sí sola, simplemente me remito a ella. Por eso es absolutamente falso que se diga que es la menor inversión con_componente público.

La inversión al 2014, desde el punto de vista público, más que duplica la cifra correspondiente al año 2004. La gráfica en sí misma me exonera de otros comentarios. A su vez, los componentes privados -los que ya existían y los que se prevé incorporar a través del impulso a las asociaciones público -privadas- demuestran que el crecimiento en materia de inversión vial se incrementa.

En cuanto a la pregunta del señor Senador Rubio respecto de los recursos humanos y la inquietud por algunas figuras que desaparecen, compartimos la alternativa que se plantea, con una preocupación adicional, porque él las plantea para situaciones pasadas y presentes, mientras que a nosotros nos preocupan también las futuras. De hecho, hoy el Ministerio sigue necesitando contratar nuevo personal con la figura que tenía hasta la fecha, es decir, la de eventual -que desaparece- lo que continuará ocurriendo en el futuro; por lo tanto, tenemos que buscar qué figura sustituye la del contrato eventual.

También se formuló una pregunta respecto a los Adscriptos generales, que figuran en el artículo 64. Esta norma establece, para quienes sean contratados en calidad de tales, un tope salarial del 90% del sueldo del Director General de Secretaría. De aprobarse en estas condiciones, evidentemente es imposible que una sola persona reciba toda la partida. En realidad, esto viene a colación de la eliminación de otros tipos de figuras contractuales que en el pasado se utilizaban y cumplían la misma función.

En cuanto al artículo 66, el Ministerio no tuvo la iniciativa; en realidad, esa disposición no está incluida en el Inciso “Ministerio de Transporte y Obras Públicas”.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Quiero referirme, lo más brevemente posible, a algunas preguntas que formularon los señores Senadores, en particular en lo que tiene que ver con las vías navegables, el ferrocarril y el Sistema Nacional de Puertos.

Creo que el plan estratégico a desarrollar por el Ministerio que hemos presentado hoy, confirma algo en lo que venimos trabajando desde el período anterior: la construcción de un sistema de transporte con una visión sistémica y no unidimensional. En este sentido, priorizamos que el sistema de transporte y la infraestructura sean una plataforma que debe servir a la actividad productiva y social y ayudar a posicionar al Uruguay en su rol de plataforma logística, en el período más corto posible. Queremos que esto se desarrolle con el horizonte 2030 y, para eso, estamos generando un documento donde las principales líneas de trabajo queden acordadas por todos los partidos políticos y las distintas fuerzas

sociales, de manera que eso marque un rumbo, porque sabemos que la concreción de las tareas llevará más de un período de gobierno.

En este esquema en particular, en cuanto al desarrollo de las vías navegables, estamos priorizando estratégicamente que los Puertos de Fray Bentos y Paysandú se puedan desarrollar llegando a profundidades de navegación similares a las que hoy tiene Nueva Palmira. Esto significa que hay que dragar el río Uruguay, lo que estaba planteado en el ámbito de la Comisión Administradora del río Uruguay en momentos en que el conflicto por la instalación de Botnia generó problemas de relacionamiento con la República Argentina. Afortunadamente, hoy el tema está otra vez en la agenda de los dos países. Hay acuerdo en que el Río se podría dragar rápidamente a 26 pies -23 pies netos más 3 pies de revancha cuando hay condiciones de marea favorables- lo que permitiría llegar muy cerca de la profundidad del puerto de Nueva Palmira. Para nosotros, esto es fundamental, dado que el puerto de Fray Bentos puede captar muy buena parte de la producción de granos de la cercanía que hoy va a Nueva Palmira, generando el congestionamiento del puerto y de la región por su infraestructura vial y por el atravesamiento de la ciudad. Esta cuestión está en la CARU y a la brevedad comenzaremos a trabajar en ella junto con Argentina.

El tema del dragado del canal Martín García -sobre el que preguntó el señor Senador Abreu- también está en la CARU. Por nuestra parte, pretendemos el dragado a la misma profundidad que tiene el canal Mitre, para poner en igualdad de condiciones la navegación y a nuestro país.

En el caso del puerto de aguas profundas, compartimos la estrategia que plantea la Presidencia de la República en el sentido de contar con un puerto que sirva a la región y que, de alguna manera, sea administrado por estos países. De esta forma, empezamos a trabajar en el seno de URUPABOL y también bilateralmente con Brasil. Hemos alcanzado acuerdos con Paraguay, Bolivia y Brasil para iniciar estudios de prefactibilidad que abarquen los aspectos técnicos y económicos de la construcción de un puerto de aguas profundas en la zona de La Paloma o en otro lugar de la costa oceánica. Falta que tengamos una respuesta de Argentina para poner al proyecto dentro de la Iniciativa IIRSA que nos permitirá acceder a fondos no reembolsables para estos estudios de prefactibilidad.

Con respecto al tema del transporte ferroviario, es conocido que presentamos un plan de desarrollo que empieza por recuperar una parte de la infraestructura disponible. En este sentido, estamos trabajando en la línea Montevideo-Rivera, en el tramo Pintado-Rivera, que son 422 kilómetros. A través de la Corporación Ferroviaria del Uruguay y de AFE se está rehabilitando esa línea que, a su vez, plantea -como decía el señor Ministro- el interés y la rehabilitación, por parte de Brasil, del tramo Cacequi-Livramento que impedía entrar en Brasil o llegar hasta el puerto de Río Grande do Sul. Eso se está generando gracias a que comenzamos las obras en nuestro tramo. Pensamos que estarán finalizadas a mediados de 2011 y la intención es que la Presidenta electa de Brasil -que en ese momento ya habrá asumido- nos visite y participe de una inauguración conjunta. Esto tiene que ver con la parte de infraestructura y, tal como se mostró, vamos a priorizar las líneas que nos conectan con puertos como el de Fray Bentos, posiblemente La Paloma, y un ramal a Laguna Merín para el Complejo Laguna Merín-Laguna de los Patos.

A su vez, tenemos pensado atacar el tema de la operación ferroviaria a través de un análisis específico, que seguramente motivará la elaboración de un proyecto de ley que introduzca alguna modificación, con el objetivo de dotar a AFE de mayor flexibilidad y mejores capacidades para competir y generar eficiencia en su servicio. Esto no figura específicamente en el Presupuesto, ya que el Ministerio de Economía y Finanzas, AFE y la Corporación Ferroviaria del Uruguay están trabajando en temas de infraestructura, de gestión y operación del modo en forma conjunta.

SEÑOR VIERA.- Tengo algunas dudas respecto a los montos de inversión. Si bien están muy claros en el articulado, luego se mencionaron cifras que plantean algunas diferencias en relación a los topes.

SEÑORA PRESIDENTA.- Sugiero al señor Senador que plantee esas dudas cuando se consideren los artículos.

SEÑOR VIERA.- De acuerdo, señora Presidenta.

SEÑORA PRESIDENTA.- En consideración el artículo 448.

SEÑOR MINISTRO.- Señora Presidenta: cuando comparecí ante la Cámara de Representantes, personalmente hice referencia al articulado. Sin embargo, confieso que me siento algo fatigado, por lo que -sin intención de hacer una discriminación con el Senado- voy a solicitar que, en esta oportunidad, tome la palabra el Director General de Secretaría.

SEÑOR FERRER.- Intentaremos hacer una rápida justificación de los artículos propuestos por el Ministerio, deteniéndonos en alguno de ellos por las inquietudes planteadas.

El artículo 448 refiere a la incorporación de la figura de Adscriptos en las Unidades Ejecutoras que no los tenían que eran: Hidrografía, Arquitectura, Topografía y la Dirección Nacional de Planificación y Logística. A su vez, se suprime la de la Dirección Nacional de Transporte porque, en realidad, además de contar con un Director Nacional, tiene tres Direcciones Generales en las áreas de transporte terrestre, aéreo, fluvial y marítimo, que lo respaldan. En cambio, el resto de las Unidades Ejecutoras no tienen esas figuras como las de los Directores Generales que acabo de mencionar -y que son cargos de particular confianza- ni otro tipo de figuras que las respalde y asegure continuidad ante la ausencia temporal de los Directores Nacionales. En definitiva, eso es lo que se pretende privilegiar aquí. A su vez, la figura del Adscripto ofrece la posibilidad de formar equipos de trabajo que darían más solidez a la gestión. Quiero mencionar que si se cuentan los cargos de particular confianza del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, se verá que, en proporción a su extensión, sus recursos presupuestales y su dinámica territorial, ese número es muy favorable para nuestra Cartera respecto de otros Incisos.

En el artículo 449 se plantea una norma de ordenamiento contable financiero que no implica mayor afectación a lo que está planteado para el funcionamiento actual. En realidad, debido a otras normas de ordenamiento financiero y contable que se han tomado anteriormente, entendemos que esta permite dar regulación, en el marco de dichas normas generales. Lo cierto es que hoy, aunque estos dineros no figuran como recursos con afectación especial, en los hechos sí funcionan de ese modo y por eso estamos poniéndolos dentro del marco contable y financiero que corresponde. Allí se plantea una alternativa distinta, porque se apunta a resolver temas diferentes. Los fondos que existen sin distribuir, aportados por terceros con destino a alimentación, no los pueden percibir sus destinatarios porque superan los topes establecidos en la legislación vigente para los Directores Nacionales respectivos. Eso genera que haya casos en los cuales no se puedan abonar, más allá de otras situaciones que habrá que regular oportunamente y que tienen que ver con el cobro de alojamiento, de alimentación y, simultáneamente, viáticos, lo que en la mayoría de los casos implica el cobro de dos partidas por el mismo concepto. Por eso, esto forma parte de lo que hay que reglamentar con mayor precisión.

En cuanto al artículo 450, estamos extendiendo una facultad que se estableció por la Ley Nº 17.930. Concretamente, refiere al cobro de la utilización de faja, ya sea de suelo, subsuelo o aéreo y también lo extiende a otros instrumentos, en particular, otorga la posibilidad de conceder un comodato y la concesión incluida eventualmente en algunas obras públicas, en forma conjunta. Ese es el objetivo fundamental, planteado en esta disposición.

SEÑOR ABREU.- Tengo alguna duda de carácter jurídico sobre el régimen fijado en el artículo 450. Se está hablando de una concesión que es un régimen jurídico del Estado que concede al privado, pero el comodato es otra cosa, es un contrato de préstamo de Derecho Civil. Entonces, quiero saber si es concesión o comodato, es decir, en qué condiciones está previsto esto, porque no es poca cosa. Estamos hablando de comodato como concesión del uso o comodato del uso del subsuelo, suelo y vuelo en la faja

de dominio público con una contrapartida de canon. En lo personal, me gustaría saber cuál es la visión práctica -no solo instrumental- desde el punto de vista jurídico, que tiene el Ministerio de esta concesión y qué sucedería con respecto al subsuelo de una carretera o del vuelo sobre la carretera misma.

No quiero que crean que estoy tratando de complicar el tema, pero la deformación profesional me crea este tipo de preocupación. Pienso que para darle más precisión jurídica a esto, tal vez el Asesor Letrado del Ministerio pueda ayudar, porque estamos hablando de una explotación comercial a través de una concesión del uso o comodato. Reitero que me gustaría saber cuál es la experiencia que tiene el Ministerio de los casos prácticos que se pueden plantear desde el punto de vista del régimen jurídico y de la explotación comercial de la unidad ejecutora.

SEÑOR FERRER.- Por el artículo 207 de la Ley Nº 17.930, se autorizó al Ministerio a cobrar el uso del suelo, subsuelo y vuelo de la faja de dominio público, exceptuando los casos de servidumbre pública vinculados a organismos públicos -dicho esto de forma sencilla y aclarando que la redacción no es exactamente la que expresé- y detallándose caso a caso.

SEÑOR ABREU.- Aclaro que busqué la norma citada y no la encontré, por eso expreso mi preocupación.

SEÑOR FERRER.- El artículo 207 estableció esa posibilidad en términos genéricos. A su vez, en esa norma se establece -aclaro que a esta fecha está en proceso de reglamentación- que será en forma proporcional a lo que podría ser un valor de alquiler.

Como podrán suponer los señores Senadores, aquí hay alguna dificultad porque en un monopolio, como el de las fajas, que son nuestras, no hay mercado que fije el valor de alquiler, y este es caprichoso; puede ser cero o infinito. Es un monopolio que tenemos, y la faja es nuestra. Por ese motivo, hemos tenido alguna dificultad en la elaboración de la reglamentación, pero igualmente la estamos concluyendo. En este caso, pretendemos incorporar dos variantes, una de las cuales es la de conceder en comodato -en cuanto al término “otorgar” o “conceder”, me parece que es lo mismo- con la finalidad de ser explotado comercialmente. Existen normas que impiden a todos los organismos del Estado, en términos generales, conceder a un tercero terrenos propios con fines comerciales, salvo aquellos que no sirven para el cumplimiento de sus funciones primordiales. En este sentido, existe el mandato de pasarlos, por ejemplo, al Instituto Nacional de Colonización o al Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, o de venderlos en caso de que no sirvan a los fines de estos Organismos. En este caso, estaríamos levantando la objeción de que no se puede hacer una explotación comercial de esos terrenos. La finalidad última es tratar de agregar plusvalía pública a los terrenos que el Ministerio ya tiene. Este es el marco conceptual general, y se podría llevar a cabo a través de dos opciones: la de otorgar en comodato o la de incorporar en las concesiones. Un ejemplo de la segunda opción es la de incorporar, junto a la concesión de una ruta, la explotación comercial de sus fajas. En concreto, en el caso de una doble vía, se podría estar pensando en determinado tipo de instalaciones de servicios en la faja lateral e intermedia de dominio público.

SEÑORA TOPOLANSKY.- En aras de ilustrar a los miembros de la Comisión, quiero señalar que en la página 254 de las referidas figura el artículo 207, que viene del Presupuesto pasado y que este artículo 450 recoge y amplía en sus potestades. Hago esta apreciación porque se había manifestado que no formaba parte de las referidas.

SEÑOR GALLINAL.- Si bien es verdad lo que señala la señora Senadora Topolansky, en el artículo 207 no hay ninguna referencia al comodato y ese es, a mi juicio -y creo que también a juicio del señor Senador Abreu- el error que se comete en este artículo. Si bien tendría que hacer la consulta correspondiente, creo que no me equivoco al expresar que el comodato necesariamente es gratuito, por lo que habría que sustituir esa referencia por otro tipo de figura contractual. Al establecerse…

(Dialogados)

SEÑOR ABREU.- No se trata exclusivamente de un tema de terminología, sino también de figura jurídica.

(Ocupa la Presidencia el señor Senador Larrañaga.)

Es cierto lo que dice la señora Senadora Topolansky en cuanto a que el artículo 207 de la Ley Nº 17.930, dice que "El precio del canon debe guardar razonable equivalencia con el valor del arrendamiento", pero arrendamiento no es lo mismo que comodato, que es un contrato de préstamo gratuito. Entonces, se utiliza la figura jurídica del arrendamiento o la del comodato. Simplemente quería decir esto para dar mayor precisión jurídica al tema, no solo en este artículo sino también en otros sobre los que luego haremos algunos comentarios. El artículo a que se hace referencia habla de arrendamiento, pero este alude al comodato, que tiene características de onerosidad.

SEÑOR PASQUET.- Señor Presidente: me voy a limitar a leer el artículo 2216 del Código Civil, que dice: "El comodato o préstamo de uso es un contrato por el cual una de las partes entrega a la otra alguna cosa no fungible, mueble o raíz, para que use de ella gratuitamente y se la devuelva en especie". Sin embargo, en el artículo 450 estamos estableciendo una concesión en comodato contra el cobro de un canon, lo que es contradictorio con la naturaleza jurídica de la figura.

SEÑOR GALLINAL.- En definitiva, creo que el artículo 207 de la Ley Nº 17.930, está correcto y lo que habría que modificar es el artículo 450. En todo caso, se podría eliminar la referencia al comodato, ya que no hay necesidad de definir la figura contractual en el artículo. El Ministerio va a poder conceder contra el cobro del canon y, en ese sentido, no habría ninguna objeción para realizar.

Muchas gracias.

SEÑOR MINISTRO.- Creo que el objetivo está bien claro y, si no queda bien especificado en el artículo, se puede modificar. Nuestra intención es ampliar una facultad con los objetivos establecidos, pero si se entiende que hay que eliminar alguna palabra para darnos mayores facilidades, no tenemos problema.

SEÑOR FERRER.- El artículo 451 permite que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas realice internamente lo mismo que el resto de la Administración Central puede hacer con la Dirección Nacional de Arquitectura; paradójicamente no podemos realizar obras a través de esta Dirección.

SEÑOR PENADÉS.- El Director General informa que lo que se busca es que el Ministerio tenga la potestad de transferir créditos de inversiones a la Dirección Nacional de Arquitectura. En primer lugar, quiero saber por qué es solo a esa Dirección.

Por otro lado, me preocupa el segundo inciso de dicho artículo que dice: "Las obras que se ejecuten como consecuencia de la aplicación de lo dispuesto en el inciso anterior, se considerarán incluidas en lo dispuesto por el artículo 97 de la Ley Nº 15.851, de 24 de diciembre de 1986". Esa Ley establece que, cuando se haga este tipo de transferencias, la Dirección Nacional de Arquitectura podrá realizar inversiones sin licitaciones, con adjudicación directa y sin los procesos fijados legalmente como necesarios en cualquier tipo de licitación. Entonces, por lo menos a priori, no lo consideramos positivo. Quizás en otros Incisos se podrá hacer esto producto de la materia a la que se dedican pero, en este caso, estamos hablando de obras y de inversiones muy importantes. Por lo tanto, nos gustaría conocer la opinión del Ministerio al respecto.

SEÑOR FERRER.- Según está planteado en el primer inciso, el objetivo es atender las inversiones correspondientes a obras edilicias de las dependencias de las restantes Unidades Ejecutoras del propio Ministerio.

En el artículo 97 de la Ley Nº 15.851, están incluidas todas las obras edilicias que se realicen por la Dirección Nacional de Arquitectura, por cualquier comitente u organismo público. Sin embargo, el Ministerio no cuenta con la posibilidad de llevar adelante una obra edilicia por los mismos procedimientos y, en realidad, es bastante engorrosa la tramitación en lugar de realizar un convenio interno, ya que al día de hoy no tenemos esta facultad. Insisto, la ejecución se transforma en un hecho engorroso.

SEÑOR PENADÉS.- Entendí, gracias.

SEÑOR FERRER.- El artículo 452 refiere a las compensaciones especiales que se otorgan a los funcionarios del Ministerio en el marco de las disposiciones legales vigentes, previendo que tengan carácter anual renovable y estén sujetas a procedimientos de evaluación.

En este sentido, hemos entregado a la Presidencia una modificación a la redacción planteada, explicando los dos motivos que nos llevaron a ella. En primer lugar, el duende de la imprenta en algún momento -posterior a la remisión al Parlamento- cambió el artículo "las" por un "los", lo que llevó a interpretar que los compromisos de gestión estarían sujetos a revisión anual, en lugar de las compensaciones. Se trata de un pequeño matiz con respecto a lo que se revisa anualmente.

Con respecto a la segunda modificación, debo decir que los compromisos de gestión que están definidos por norma legal incluso prevén la existencia de una Comisión integrada por el Ministerio de Economía y Finanzas, la OPP y la Oficina Nacional del Servicio Civil. A los efectos de no generar confusión con ese instrumento, hemos acordado con el Ministerio de Economía y Finanzas referirnos simplemente a los procesos de evaluación del desempeño funcional y demás. En definitiva, queremos privilegiar el hecho de contar con procedimientos de evaluación y rectificación anual de estas compensaciones que se otorgan para el cumplimiento de determinadas tareas especiales y extraordinarias, que deben tener la posibilidad de ser revisadas anualmente.

SEÑOR ABREU.- Más allá de las modificaciones propuestas por el Director General a raíz del ingreso intempestivo del duende de la imprenta, creo que es importante que este sistema de administración por objetivos relacione las compensaciones y las retribuciones adicionales con los compromisos de los funcionarios. Quiero decir que lo respaldamos en forma expresa, sin perjuicio de que nos gustaría que fuera extendido al resto de los compromisos presupuestales y, en particular, en otras áreas como la educación.

Queremos dejar expresa constancia de que damos nuestro total apoyo a esta técnica de administración por objetivos, pues consideramos que esto hace que el funcionario se comprometa con la gestión.

Es cuanto quería manifestar.

SEÑOR MINISTRO.- Agradecemos los conceptos vertidos, dado que a eso apuntamos. Sin dudas, deseamos llegar a lo que expresamente estaba planteado: a los compromisos de gestión mediante un proceso de perfeccionamiento permanente.

SEÑOR FERRER.- El artículo 453 tiene que ver con los procesos de regularización del personal que se encontraba contratado en forma permanente y respecto del cual, eventualmente, no hayan concluido algunos concursos; en el Ministerio hemos tenido presente esta situación. En algunos casos existieron dificultades sistemáticas para culminar algunos concursos y a esto hay que sumarle las vías recursivas y demás. Entonces, lo que se pretende es dar claridad desde el punto de vista de la situación. En realidad, estas normas preveían que la presupuestación operara a partir del 1º de enero de 2008. Sin embargo, hoy la situación funcional es una, pero desde el punto de vista presupuestal es otra, por lo que estamos

tratando de que las dos coincidan a partir de un momento dado, a los efectos de poner claridad en el asunto.

En todo caso, luego se podrán implementar instancias posteriores de concursos para que aquellas vacantes de grados superiores que quedaron, puedan ser provistas, pero sin seguir en esta situación de dicotomía respecto de cada uno de los funcionarios.

SEÑOR ABREU.- Obviamente este tema, desde el punto de vista jurídico, debe presentar sus problemas internos y administrativos, ya que aquí debe haber derechos adquiridos y vamos a "cortar en el medio", facultando al Ministerio para efectuar nombramientos. Vuelvo a insistir en que los concursos sin culminar, en realidad, no han tenido un acto administrativo definitivo.

De todas maneras, este tema va a ser difícil de manejar, porque la regularización presupuestal va a permitir incorporar a determinados funcionarios y todo esto puede ser recurrido por aquellos que se entiendan afectados en sus legítimos derechos.

Creo que la preocupación es compartible, sin perjuicio de que las autoridades del Ministerio deben saber más que nosotros sobre los obstáculos y dificultades jurídicas que, desde el punto de vista administrativo, puede tener una solución de esta naturaleza.

SEÑOR FERRER.- Quiero aclarar, simplemente, que los funcionarios incorporados al Presupuesto son quienes se encontraban en la situación detallada. La cuestión es en qué grado terminan siendo incorporados, ya que se ha dado algún caso en el que, en realidad, ni siquiera se ha podido iniciar el concurso, fruto de los múltiples recursos que se han presentado.

Básicamente, no se trata de una cuestión que lesione derechos, porque la situación ya estaba resuelta por la legislación vigente, pero se preveía que una vez culminados los concursos, los funcionarios fueran incorporados presupuestalmente; este paréntesis es el que queremos cerrar de una vez para tener más acomodado el panorama.

Los artículos 454 a 456 están referidos a la creación de la Dirección Nacional de Planificación y Logística que, a su vez, es una transformación de la Dirección Nacional de Logística, Planificación e Inversiones hoy existente, que ha sufrido diversos cambios relacionados con cuestiones ya referidas por el señor Ministro a raíz de un planteo del señor Senador Abreu.

En los artículos 457 a 459 se crea la Unidad de Descentralización y Coordinación Departamental, con Coordinadores Departamentales del Ministerio; en términos generales, su fundamentación fue planteada por el señor Ministro y tiene que ver con la necesidad de avanzar en la horizontalidad del Ministerio y tener una presencia territorial que permita coordinar las distintas unidades. Puedo asegurar a los señores Senadores que, en realidad, desde el punto de vista presupuestal, esto implica ahorros significativos para el Ministerio. Hoy, al no existir una unidad departamental administrativa mínima, debe disponerse el traslado de funcionarios en forma permanente a distintos puntos del país lo que, además, se hace en forma descoordinada de distintas unidades ejecutoras. Por ejemplo, para realizar una tarea tan mecánica y sencilla como dar notificación a dos funcionarios que se encuentran en Bella Unión, si uno es de la Dirección Nacional de Hidrografía y el otro es de la Dirección Nacional de Transporte, concurre un funcionario para notificar al de Hidrografía y otro al de Transporte, ya que se trata de unidades ejecutoras diferentes y no tienen coordinación en el plano territorial. Este tipo de circunstancias diarias, cotidianas, son las que pretendemos resolver a través de este sistema y no tenemos dudas de que, a futuro, significará un ahorro significativo.

En cuanto a los procesos de selección, como bien dijo el señor Ministro, estas funciones se asignarán a funcionarios a través del procedimiento del concurso. En caso de no encontrar en el cuerpo

funcional personas con las condiciones para desarrollar estas tareas, apelaremos a convocatorias abiertas y públicas, también mediante procedimientos competitivos.

SEÑOR GALLINAL.- Ante todo, quiero dejar de manifiesto que hago mías las palabras del señor Senador Viera con respecto a los cuestionamientos que se han hecho a estos artículos.

Ahora bien, el señor Ministro dijo en determinado momento -si entendí bien- que la creación del cargo de Coordinador Departamental tenía el propósito de facilitar tareas y quitar responsabilidades de carácter administrativo. Sin embargo, veo que dentro de las competencias se establece, precisamente, la de ser la máxima autoridad administrativa del Ministerio en el departamento, con lo cual se lo recarga desde ese punto de vista.

Asimismo, advierto que aquí hay un salto con respecto a todos los funcionarios del Ministerio, del Inciso y de la repartición, porque en forma directa se les atribuye una jerarquía de esa naturaleza, salteando a todos los que podrían aspirar a esa responsabilidad.

Por último, ¿de dónde surge la calidad de funcionario público del Coordinador Departamental? Salvo que se trate del artículo 459, parecería que el Ministerio goza de libertad para designar a los Coordinadores Departamentales, aun en aquellos casos en que no revistan la condición de funcionarios públicos. Pregunto si esto es así y si deben ser funcionarios públicos, ¿de dónde surge esa condición?

Muchas gracias.

(Ocupa la Presidencia la señora Senadora Dalmás.)

SEÑOR PENADÉS.- Iba a realizar las mismas preguntas que planteó el señor Senador Gallinal, así que a fin de economizar tiempo no las voy a reiterar.

SEÑOR FERRER.- Cabe destacar que se crean funciones y no cargos, por lo que si bien hay cuestiones que hemos conversado con la Oficina Nacional del Servicio Civil respecto de la reglamentación en lo que hace a la proyección de funciones, en definitiva, en toda la carrera administrativa se está optando por la modalidad de crear las jerarquías respectivas en las distintas áreas, lo que no se hace a través de la creación de cargos, sino de funciones.

Como decía anteriormente, hay una cuestión general en relación a este tema que, en realidad, deberá ser reglamentado oportunamente por el Poder Ejecutivo pero, en definitiva, se prevén procedimientos competitivos de concurso que permitirán presentarse a todos aquellos que tengan aspiraciones, siempre que pertenezcan a cuadros funcionales del Ministerio. Reitero que se competirá por esta función que les será asignada temporalmente y a revisar anualmente, como lo manifestó anteriormente el señor Ministro.

Por otra parte, la reducción del papel administrativo refiere al resto de las jefaturas de carácter regional hoy existentes en los diversos niveles. En realidad, desde el punto de vista administrativo, las tareas se van a concentrar en esta figura. Por supuesto, no hablamos desde el punto de vista técnico porque, por ejemplo, el Jefe Regional de Vialidad lo seguirá siendo y tendrá los funcionarios a su cargo, pero contará con algún alivio en cuanto a la carga de tareas administrativas. Lo mismo sucederá, por ejemplo, en el ámbito de la Dirección Nacional de Hidrografía, con los Jefes de Puerto de las distintas instalaciones o establecimientos portuarios, desde el punto de vista administrativo de la tramitación o de los contralores del personal, etcétera, donde la función será absorbida fundamentalmente por los Coordinadores Departamentales, tal como mencionó el señor Ministro.

SEÑOR ABREU.- Comprendo el asesoramiento que pudo haber dado la Oficina Nacional del Servicio Civil, pero me cuesta entender la creación de funciones. En realidad, hay una relación con un funcionario contratado o presupuestado que tiene determinadas tareas para desarrollar. Entiendo la creatividad en cuanto a la creación de funciones, pero me parece que no está delineado dentro de lo que es el Derecho Administrativo, según mis conocimientos quizás no actualizados. Creo que aquí lo que se crea es el cargo de Coordinador Departamental.

Por otro lado, se habla de que una de las competencias es "coordinar" y esto está bien, pero la competencia no es "ser", porque el "ser la máxima autoridad" no es una competencia, sino una definición. Pienso que aquí se puede expresar que se compete a hacer tal o cual cosa, pero como el ser no es una competencia, sino una definición, desde el punto de vista administrativo lo ubicaríamos en otra parte. Digo esto porque la relación de ese cargo con las competencias o cometidos no tiene sentido lógico. Muchas veces existen discusiones entre los contadores y los abogados en cuanto a si son cometidos o competencias, de acuerdo con la profesión que prevalezca en la redacción de las normas. Por lo tanto, más allá de que se justifique el asesoramiento de la Oficina Nacional del Servicio Civil, es la primera vez que observo una creación de funciones; quizás se trate de algo nuevo. Lo que realmente se crean son cargos y responsabilidades administrativas para ser cumplidas por personas, en su calidad de presupuestadas o contratadas. La función es la correlación directa de determinada responsabilidad a una persona.

SEÑOR VIERA.- Siguiendo la línea de razonamiento del Senador Abreu, es cierto que curiosamente se crean las funciones, pero a continuación se habla de la contratación, disponiendo cuáles serán las características del funcionario a contratar. Entonces, en realidad, sí hay una creación de cargos. Se crean las funciones en forma literal, pero luego se establecen las competencias y características del funcionario a contratar para cumplirlas. En definitiva, se trata de la creación de un cargo contratado.

SEÑOR GALLINAL.- Justamente, esa era la duda que yo tenía. Al inicio, el artículo menciona las dieciocho funciones de Coordinador Departamental y no habla de las condiciones del funcionario a contratar -me permito señalar esto al Senador Viera- pues no dice que deban ser funcionarios. Finalmente, la disposición establece -tal como señalaba el citado señor Senador- que se autoriza una partida para las contrataciones de personal. En consecuencia, se trata de mucho más que de otorgar funciones, pues se está contratando personal y no se establece que este deba tener la condición de funcionario público.

Por lo tanto, si esto fuera como señala el Ministerio, aquí correspondería establecer un último inciso en el que se expresara que, para desempeñar la función de Coordinador Departamental, habrá que ser funcionario público y que se realizará un concurso para la definición. En ese caso, más allá de las diferencias que pueda tener al respecto, estaríamos en la línea de lo que establece el Ministerio.

SEÑOR FERRER.- La creación de funciones no es una innovación del Ministerio ni de esta norma presupuestal. De hecho, antes había creación de funciones de alta prioridad y nunca se trató de cargos de alta prioridad. Esto sucede desde hace varios años hasta la fecha. En este caso, se crean funciones que se contratarán para que alguien las desempeñe, por lo que sí será necesario un contrato. Si se tratase de funcionarios públicos, esto significará un plus, pues supongo que todos entendemos que nadie va a ejercer mayores responsabilidades por el mismo salario que estaba ganando antes, por lo cual se necesita una partida que prevea ese extremo.

Tal como quedó de manifiesto en la exposición realizada por el señor Ministro y en la nuestra, el procedimiento que planteamos es el llamado a un concurso competitivo en el que puedan intervenir todos los funcionarios públicos del Ministerio que cumplan con la condición detallada en el segundo inciso, que es la radicación en el respectivo departamento.

SEÑOR GALLINAL.- ¿Podría decirnos de dónde surge lo del concurso?

SEÑOR FERRER.- Lo hemos planteado verbalmente en las distintas instancias, señor Senador. Ese procedimiento se regulará y reglamentará oportunamente en conjunto con la Oficina Nacional del Servicio Civil.

Si al realizar el concurso, este se declara desierto, está previsto realizar una convocatoria pública abierta a la ciudadanía en general que cumpla con la condición mencionada anteriormente. Eso es lo que dijimos y, para constatarlo, se pueden revisar las versiones taquigráficas de la intervención del señor Ministro.

Sin embargo, si se entiende que debe mejorarse la redacción de los artículos, no tenemos ningún inconveniente. Nos estamos refiriendo al proceso de reglamentación que está planteado aquí. Si corresponde hacer alguna corrección de técnica legislativa y jurídica, obviamente estamos abiertos a recogerla, tal como planteó el señor Ministro con respecto al artículo 450.

SEÑOR PASQUET.- Quisiera formular un planteamiento a los representantes del Ministerio. En este caso, ¿no es de aplicación el artículo 59 de este proyecto de ley de Presupuesto Nacional, que prevé la figura del contrato temporal de derecho público? Esta sería una situación en la que se aplicaría esta norma.

SEÑOR MINISTRO.- Consideramos que no es de aplicación porque aquí estamos hablando de una función presupuestada, la de alta prioridad, que no va atada a la persona, porque si en la evaluación de gestión no rinde, es decir, no cumple con los objetivos, tiene que dejar el cargo. La diferencia está clara. No tenemos inconveniente en que se establezca esta disposición, pero las normas de ingreso al sector público son las generales. Primero se hará un concurso entre los funcionarios del Ministerio, pero no queremos atarnos a ese proceso porque puede no ser atractivo para el funcionariado. También puede suceder que haya algún empleado radicado en un departamento al que no le interese concursar porque internamente está en una posición mejor o no tiene las capacidades mínimas necesarias. A pesar de todo esto, no queremos que este mecanismo deje de operar. Por ello, los pasos establecidos por el Ministerio -si se necesita una descripción- son los siguientes: en primer lugar, realizar una instancia competitiva entre los funcionarios del Ministerio y, si esa etapa no es suficiente, llevar a cabo otra de las mismas características, a nivel de la población. ¿Qué buscamos con esto? No elegir a los funcionarios por confianza política del señor Ministro ni de nadie; por esa razón hablamos de la función. Esto no es lo mismo que los contratos temporales de la función pública, ya que se trata de algo diferente. Este es nuestro parecer. Después la Comisión considerará si hay que aclarar algo; si va en esta línea, no tenemos ningún inconveniente.

SEÑOR GALLINAL.- Considero que no es un problema de técnica legislativa ni es suficiente con que lo diga el Ministerio; creo que lo que se pretende definir debe estar incorporado en el artículo. Pienso que el Ministerio debe definir la reglamentación para que nosotros la incorporemos, porque no alcanza con expresarlo de esa manera, sobre todo si se mantiene el literal B), que dice: “Ser la máxima autoridad administrativa del Ministerio en el departamento”. Me parece que correspondería agregar esas consideraciones, tal como lo han manifestado el señor Ministro y el señor Director General de Secretaría.

SEÑORA PRESIDENTA.- Pasamos al artículo 460.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Aquí se plantea la posibilidad del Ministerio de contratar con terceros la prestación de los servicios vacacionales destinados a funcionarios y familiares, posibilitando la transferencia de bienes, derechos y obligaciones que se disponen para ello.

El señor Senador Viera -si no me equivoco- planteó una duda respecto a si esto no lo podía llevar adelante el Ministerio sin la necesidad de aprobar esta norma. Por un lado, teníamos la duda de si efectivamente se podía establecer aquí y, por otro, éramos conscientes de que este tema podía generar algún tipo de sensibilidad. En ese sentido, nos fuimos acercando a marcos de acuerdos con los funcionarios, quienes nos manifestaron algún tipo de preocupación. Por ello, hemos entendido que el

artículo es necesario, que hace bien a la claridad y que da certeza jurídica al camino que hemos decidido recorrer en esta materia.

SEÑOR MINISTRO.- Sobre este artículo, quiero hacer una aclaración de voluntad que no se puede expresar en el texto, porque una disposición no puede prever todas las hipótesis. Concretamente, a través de la disposición queremos generar y concretar -y estamos trabajando para eso- una colonia de vacaciones que esté dirigida por sus funcionarios -al estilo de la que tienen UTE y ANTEL- donde el Ministerio aporte la infraestructura y ellos su administración. De todas maneras, puede ocurrir que a los funcionarios no les interese y no lo podemos descartar; no todo el mundo tiene una vocación de asumir tareas voluntarias que, por lo general, dan más trabajo y dolores de cabeza que resultados positivos. Sabemos que los funcionarios ya tienen el derecho adquirido de gozar de vacaciones, por ejemplo, en La Coronilla, donde hay instalaciones. Entonces, ¿cuál es la mejor manera de que tengan un lugar para vacacionar sin desviar la atención del Ministerio en una tarea que no es propia? A través de este mecanismo, que prevé una Comisión de Colonia de Vacaciones mixta entre los funcionarios y el Ministerio. En caso de que no haya voluntarios, entonces sí tendremos que tercerizar los servicios para cumplir con el objetivo de que los funcionarios tengan las tan mentadas vacaciones.

Quería profundizar en esta idea para que se entienda claramente hacia dónde vamos.

SEÑOR VIERA.- En este artículo no se habla de funcionarios en forma textual, sino de la tercerización a una empresa privada.

SEÑOR MINISTRO.- En realidad, dice: “contratar con terceros”.

SEÑOR VIERA.- Sí, señor Ministro, “contratar con terceros la prestación de los actuales servicios”. No estoy en contra, sino que solo estoy consultando.

SEÑOR MINISTRO.- Este tema lo estuvimos discutiendo con los funcionarios. Decir tercerización no es sinónimo de privatización.

SEÑOR VIERA.- No hablé de privatización; repito que solo estoy preguntando.

SEÑOR MINISTRO.- Entendemos que todo lo que no hace el Estado, lo realizan terceros. Lo expresado en el artículo va en ese sentido y la colonia de vacaciones es una tercerización, porque los funcionarios empiezan a administrar bienes que no son de ellos y se transforman en terceros. Está establecido en ese sentido. Lo que explicité fue nuestro plan, nada más. No queremos atarnos a eso, porque si no hay funcionarios que tengan voluntad de participar en la colonia de vacaciones y dirigirla, si queremos seguir prestando el servicio, tendremos que licitar y ver qué pasa. De todas maneras, es la segunda alternativa.

SEÑOR ABREU.- Estoy tratando de interpretar el concepto de terceros, porque después de que se dice que se contrata con terceros -que seguramente son ajenos a la Administración Pública- se le permite al Poder Ejecutivo disponer la transferencia de bienes. Quiere decir que el tercero puede ser beneficiario de una transferencia de bienes. Si hay transferencia de bienes, estos son del Estado. Entonces, ¿se le va a dar a terceros la posibilidad de ser titulares del derecho de propiedad de determinados bienes?

La transferencia de bienes debe ser jurídicamente precisada, porque hay derechos y obligaciones. Lo señalo porque después hay que hacerse cargo de los conflictos de intereses y de la discusión jurídica de aquellos terceros que serán beneficiarios, los que van a querer serlo, a los que se les hará la transferencia y, lógicamente, de lo que van a vivir los abogados de los terceros, reclamando en nombre de los funcionarios los derechos que están expresamente delineados. Por ello, planteo esto como contribución al culto de la preocupación.

SEÑOR GALLINAL.- Me gustaría complementar las dudas. Cuando se establece una norma específica que autoriza la contratación con terceros, no solamente se puede partir de la base de que no son el Estado, sino que además se prescinde del mecanismo de la licitación. Es decir que cuando autorizamos a contratar con terceros, lo que estamos haciendo es autorizar la contratación directa. Entonces, debería especificarse qué es lo que se pretende con este artículo, porque seguramente no sea ese el alcance que se busca.

SEÑOR PASQUET.- Con referencia a la posibilidad de que cuando se habla de contratación con terceros, estos sean funcionarios, quiero señalar lo siguiente, con el ánimo de plantear problemas que el Ministerio podrá resolver, para que luego no se presenten de manera sorpresiva.

De acuerdo con el artículo 46 del Presupuesto, existe la prohibición de mantener un doble vínculo con el Estado, pero también se establecen algunas excepciones, como la contratación de profesionales con versación notoria. Dentro de estas situaciones no están contemplados aquellos casos relacionados a la contratación de servicios vacacionales. Repito, dejo apuntada esta observación que, si el Ministerio considera oportuna, tomará en cuenta.

SEÑOR MINISTRO.- El Ministerio tomará en cuenta las observaciones y si hay alguna modificación, lo comunicará.

SEÑOR FERRER.- El artículo 461 asigna una partida de $ 14:500.000 destinada a apoyar y desarrollar instituciones rectoras en gestión logística. Estos recursos son los que han sido previstos para el funcionamiento de Dinalog. Si se quisiera ajustar la redacción a los efectos de recoger cuáles son los recursos destinados para su funcionamiento, es perfectamente viable, una vez que haya sido aprobado por el Parlamento.

SEÑOR ABREU.- Quiero referirme a la interpretación de la norma porque, en general, el intérprete es una ayuda. Si no me equivoco, cuando se habla de Director General se está haciendo referencia a la creación de una persona pública no estatal, que tiene media sanción.

SEÑOR FERRER.- Tiene sanción completa.

SEÑOR ABREU.- Quiere decir que ya fue promulgado. Entonces, ¿por qué no hacemos referencia exclusivamente a esto y no a apoyar y a desarrollar instituciones rectoras en gestión logística? Lo digo porque, luego, mucha gente se sentirá rectora y querrá parte de estas partidas anuales.

SEÑOR MINISTRO.- Estamos a 48 horas de la promulgación ficta. Nos hemos manejado con esta redacción porque no sabíamos en cuánto tiempo el Parlamento iba a aprobar el proyecto de ley. Si dentro de 48 horas se quiere modificar la redacción y poner directamente que los recursos serán para el funcionamiento de DINALOG**,** no tendríamos inconveniente.

SEÑOR FERRER.- En el artículo 462 se comete al Poder Ejecutivo a avanzar en el análisis de la distribución de los costos de las tarifas de peaje a los usuarios, a los efectos de proceder a una revisión general de todos los aspectos normativos.

SEÑOR VIERA.- ¿Esto se puede hacer?

SEÑOR FERRER.- Sí, señor Senador. Creemos que es bueno que exista una norma legal que nos dé el mandato para hacerlo. Si se quiere, el artículo es programático, pero sabemos que esta clase de normas ha existido desde tiempos inmemoriales y seguirá existiendo, porque no creo que nosotros terminemos con la tradición.

En los artículos siguientes -463 y 464- se establece un capítulo de normas vinculadas con las que hoy existen en algunos casos, a partir de disposiciones de carácter reglamentario, es decir dictadas por decreto. En definitiva, se trata de otorgar rango legal a algunas de las disposiciones que están vigentes, dándoles mayor peso. Me refiero, obviamente, a las contenidas en los artículos 463 y 464, que constituyen un capítulo que el Ministerio está procediendo a revisar en el marco general de disposiciones referidas al tema de los peajes que está facultado a controlar.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- El motivo fundamental de estas normas es el siguiente. Entendemos necesaria la aprobación parlamentaria de ciertas modificaciones que vamos a promover. Queremos avanzar en el concepto de que, de alguna manera, el peaje refleje el uso que cada vehículo realiza de la infraestructura por la que circula. A su vez, pretendemos que el sistema de bonificaciones y exoneraciones no esté solamente ligado al lugar donde se vive -que no es vago, como recién se comentaba, porque hay una reglamentación que tiene que ver con los montos de exoneración del orden del 80% para las personas que viven en un radio de diez kilómetros del peaje y del 60% para los que habitan en un radio de veinte kilómetros- sino a la frecuencia de uso y de pasaje del vehículo por el peaje.

Todo esto va a generar modificaciones profundas en el sistema y, por lo tanto, necesitamos contar con el aval legislativo para empezar a trabajar en el tema.

SEÑOR VIERA.- Diría que el artículo 462 es totalmente innecesario; creo que es un poco redundante encomendar al Poder Ejecutivo realizar una tarea que ya forma parte de sus cometidos.

Por otro lado, a partir de la reglamentación que se explicita y que va a existir, me parecen razonables los artículos 463 y 464.

SEÑOR GALLINAL.- Quizás el artículo 462 esté vinculado a la afirmación contundente que en su momento hizo el señor Senador Gargano en cuanto a que el Gobierno iba a eliminar la Megaconcesión. Tal vez este sea el camino que se va a transitar en los próximos tiempos.

Por otro lado, a efectos de sacarme una duda, quisiera hacer la siguiente pregunta: ¿de dónde surge esa alarma que suena cuando pasa un auto oficial por un peaje? ¿Se trata de una decisión del concesionario o fue establecido por el propio Gobierno?

SEÑOR MINISTRO.- No se trata de una decisión del Poder Ejecutivo, sino del concesionario, aunque la alarma no siempre suena. Desde ya adelanto que estamos tratando de fomentar el sistema de Telepeaje. Es más, estamos en pleno proceso de negociación con la Corporación Vial del Uruguay para fomentar su uso, a efectos de que en la temporada turística -que, por suerte, se está anunciando que tendrá un gran éxito- se realice una distribución masiva y una permanente facilitación del uso de los TAG en los automóviles, de modo que el cobro del peaje no sea un elemento que frene el tránsito. Asimismo, vamos a trabajar para que los camiones de puerto también tengan acceso a ese servicio, porque ello facilita mucho. A nivel del Estado, nuestro Ministerio va a comenzar a adquirir esos *tag*.

Aclaro al señor Senador Gallinal que la finalidad de la alarma es avisar que ese vehículo está exonerado de pagar el peaje; tiene que ver con controles internos y es para que la barrera no se levante ante un vehículo que no corresponda y para que los que fiscalizan realicen su trabajo con atención. Cuando hay telepeaje, estas prácticas no son necesarias y, además, se facilita la fluidez del tránsito. Los peajes hoy pueden no ser un obstáculo para el tránsito y en la temporada de verano tenemos que colaborar para que así sea.

SEÑOR FERRER.- Los artículos 465 y 466 refieren a la habilitación de puertos en dos tramos de la costa: uno en el departamento de Rocha, entre el cabo Santa María y el arroyo Chuy, y el otro en la zona de la laguna Merín, afluentes y zona de influencia. Estos artículos recogen antecedentes legislativos de normas

similares que se aprobaron en el período pasado para otros tramos y guardan relación con la necesaria reserva de costos para su instrumentación, no obviando la intervención del Poder Legislativo -tal como está previsto por la Constitución de la República- para la habilitación concreta de cada una de las terminales portuarias.

El artículo 467 -sobre el que se consultó previamente- pretende arrojar claridad respecto a alguna norma aprobada en el período pasado en relación con la situación entre el kilómetro 0 y el 115 del río Uruguay.

SEÑORA PRESIDENTA.- ¿A qué artículos quería referirse el señor Senador Viera?

SEÑOR VIERA.- Me gustaría detenerme en el análisis de los artículos 465 y 466, pues el señor Ferrer pasó casi de largo al referirse a ambas disposiciones.

Insistimos en que creemos que es un error aprobar artículos otorgando la potestad al Poder Ejecutivo para que habilite puertos, cuando el numeral 9º) del artículo 85 de la Constitución de la República establece que es una competencia exclusiva del Poder Legislativo. Por lo tanto, estos dos artículos son inconstitucionales y no deberíamos aprobarlos.

SEÑORA PRESIDENTA.- La Mesa deja sentada la observación realizada por el señor Senador Viera.

SEÑOR ABREU.- Quizás por no estar al tanto de la génesis del articulado -sabiendo, además, que es más fácil preguntar que responder, pues en todo momento recuerdo el dicho según el cual siempre sabe más un burro preguntando que un sabio contestando, por lo que no me voy a amparar en esta facilidad- no llego a entender cómo vamos a hacer funcionar puertos que dependen unos, de la Administración Nacional de Puertos y otros, del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Quiero saber cuál es el motivo político que creará las condiciones para que los puertos en la zona oceánica del departamento de Rocha y del Arroyo Chuy no dependan de la Administración Nacional de Puertos y sí del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y para que los otros puertos de la Laguna Merín y sus zonas afluentes dependan de la Administración Nacional de Puertos. No entiendo cómo funciona institucionalmente este tema porque, obviamente, en materia de política de puertos, el aspecto institucional va adelantando una confrontación, aunque sea administrativa, sobre la forma de manejarlo.

El artículo 85 de la Constitución, en su numeral 9º) º, dice que compete a la Asamblea General habilitar los puertos, pero no veo cómo es posible que se haga una habilitación de carácter tácito, es decir, vencido determinado plazo, se pronuncie o no la Asamblea General porque, en todo caso, el hecho de si hay o no número en ese Cuerpo dependerá de las mayorías que se manejen en cada Gobierno. En este caso, la Constitución expresamente establece que esta tiene que ser una decisión de la Asamblea General. Digo esto porque en esta habilitación, los dos aspectos se van a encontrar: el institucional, por un lado, y el constitucional o legal, por el otro.

Por otra parte, el artículo 467 -como muy bien decía el señor Director General- establece: “las terminales portuarias habilitadas o que el Poder Ejecutivo habilite en el futuro” -cualquiera sean ellas, agrego yo-…”están bajo la competencia del Ministerio de Transporte y Obras Públicas con excepción de las administradas por la Administración Nacional de Puertos”. Creo que tiene que haber algún fundamento por el que se entiende que institucionalmente es compatible esa convivencia y, si no lo es, sería importante saber por qué se establece esta diferenciación, que creo llevará a un conflicto de carácter institucional, habida cuenta de la natural cultura uruguaya de trabajar sobre las chacras institucionales.

SEÑOR FERRER.- El aspecto institucional es el vigente hoy. El Puerto de La Paloma, por ejemplo, es jurisdicción del Ministerio. En realidad, el Ministerio tiene una disposición legal por la cual está habilitado a transferir a la ANP los puertos que entienda conveniente y, de hecho, hizo uso de esa facultad en el período

pasado; si no recuerdo mal, los puertos de Salto y Paysandú pasaron del Ministerio de Transporte y Obras Públicas a la órbita de la ANP. A su vez, hay otros casos, como el de Nueva Palmira, que es muy complejo. Allí la ANP tiene jurisdicción en el puerto, pero las terminales privadas son de jurisdicción de la Dirección Nacional de Hidrografía y de la Dirección Nacional de Zonas Francas. En realidad, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas hace una concesión a la Dirección Nacional de Zonas Francas para que esta, directamente o a través de los usuarios, pueda explotar comercialmente el puerto. Y en el caso de las instalaciones portuarias que se prevé realizar en la laguna Merín, también son concesiones del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Ni que hablar de todas las demás instalaciones portuarias de carácter deportivo y aquellas que tienen componente de tránsito de pasajeros; en estos casos, algunas son de jurisdicción de la Dirección Nacional de Hidrografía y otras de la ANP. De manera que el panorama es bastante variopinto hoy en día y la norma no implica modificaciones.

Lo que ocurre en ese tramo del río Uruguay al que refiere el artículo 467, es que hay una norma al respecto que generó algún grado de ambigüedad, y lo que se pretende simplemente es aclarar el punto.

En cuanto a los aspectos constitucionales de los artículos 465 y 466, en realidad sobre esto hay antecedentes de normas idénticas a estas, referidas a otros tramos de la costa del país en el período pasado. Ahora se está ampliando su alcance a estos tramos de costa que no han sido incorporados aún a la fecha.

SEÑOR MINISTRO.- Nosotros hacemos la propuesta de un mecanismo que el propio Poder Legislativo establece. Es decir, lo que estamos previendo es una pre- aprobación, pero la resolución concreta sobre el puerto será tomada por la Asamblea General, la que puede asumir para sí los plazos que quiera. Cuando se trabajó en la reforma del Estado en la Comisión de la Asamblea General en la que participé, hubo una norma por la que se declaraban excedentarios funcionarios públicos y, en ese caso, la Asamblea General también tenía que intervenir. En aquella instancia se establecieron mecanismos de plazos, no solo para la resolución de la Asamblea General -que si no se expedía, aprobaba tácitamente la iniciativa del Poder Ejecutivo- sino para la propia Comisión. Eran plazos que se autoimpuso el Parlamento en las leyes presupuestales. Quiere decir que no estamos innovando. El Parlamento podrá aceptarlo o no -esa es otra cuestión- pero nosotros lo proponemos porque es un mecanismo que ha sido de uso y lo que queremos es acelerar ciertas cuestiones.

SEÑOR ABREU.- El numeral 9º) del artículo 85 de la Constitución de la República, dice: “Crear nuevos Departamentos por mayoría de dos tercios de votos del total de componentes de cada Cámara; fijar sus límites; habilitar puertos; establecer aduanas y derechos de exportación e importación aplicándose, en cuanto a estos últimos, lo dispuesto en el artículo 87; así como declarar de interés nacional zonas turísticas, que serán atendidas por el Ministerio respectivo”. Quiere decir que la Carta no habilita la aceptación tácita en el caso de los puertos, sino que establece una mayoría especial de dos tercios. Entonces, esta mayoría debe jugar de todas maneras.

En consecuencia, me pregunto si legal y constitucionalmente es admisible que se diga que hay una aprobación tácita vencido determinado plazo, si la Constitución de la República establece en forma expresa que se requiere una mayoría especial de dos tercios de votos. Lo dejo para la historia fidedigna de la sanción.

SEÑOR PASQUET.- Creo que el texto propuesto en el inciso final del artículo 466 es claramente inconstitucional, con independencia, incluso, de la exigencia de una mayoría especial, porque lo que se está diciendo es que luego de un cierto lapso sin que haya pronunciamiento de la Asamblea General -no en el sentido de órgano único sino de ley- va a tener determinado valor. Eso no puede ser así, porque solo tiene valor de ley el pronunciamiento de las Cámaras cuando se cumplen las formalidades y los trámites previstos en la propia Constitución. El único caso que tengo presente en que la situación es distinta, es el de las leyes de urgencia y, obviamente, no es el caso que nos ocupa.

Por lo tanto, entiendo que esto es claramente inconstitucional.

SEÑOR FERRER.- Considero que esta es una materia de la Comisión y prefiero no ingresar en la discusión constitucional y jurídica, porque no me corresponde, independientemente de que tengo una opinión muy clara al respecto.

El artículo 468 tiene que ver con el concepto de derechos de puerto, que fueran establecidos por disposiciones legales bastante anteriores, pero sin incluir el uso de amarras o de otro tipo de instalaciones portuarias. De cualquier manera, reconozco que hay interpretaciones disímiles a propósito de estas normas.

La Administración Nacional de Puertos no exonera absolutamente a nadie del uso de ningún tipo de instalación portuaria, mientras que la Dirección Nacional de Hidrografía tiene una postura diferente. Entonces, a fin de evitar esta ambigüedad, lo que se hace es aclarar que no está dentro del concepto de derechos de puerto el uso de cualquier instalación portuaria. Por lo tanto, el uso de instalaciones portuarias siempre estará sujeto a una tarifa que, obviamente, tendrá en cuenta las características de los usuarios. Insisto, la idea es tener esos elementos en cuenta a la hora de establecer el tarifario y pasar a gravar a quienes hoy, eventualmente, están haciendo uso de las instalaciones en forma gratuita.

El artículo 469 establece una regulación respecto a las normas sobre depósito, exonerando de su aplicación a las instalaciones portuarias. Esto surge como consecuencia de situaciones que se han presentado en las que el Ministerio termina haciendo frente a demandas de empresas aseguradoras por el efecto de situaciones imprevistas como son, por ejemplo, los temporales, luego de los cuales se verifican daños en las embarcaciones, aunque las causas de los mismos sean ajenas a la Administración y a la responsabilidad de los titulares de las mismas.

Los artículos 470 y 471, tal como lo expresó el señor Ministro en su análisis general del articulado, pretenden dar claridad a ciertos campos que podrían estar algo grises en cuanto a las competencias que pasaron a ser parte de la Dirección Nacional de Aguas y Saneamiento y las que quedan en la Dirección Nacional de Hidrografía en materia de obras hidráulicas.

SEÑOR ABREU.- Quisiera plantear algo respecto al artículo 469, vinculado a los puertos bajo jurisdicción y sus normas sobre depósito. Por lo que entiendo, aquí habrá un régimen distinto, ya que los puertos que estén bajo la jurisdicción del Ministerio de Transporte y Obras Públicas se ajustarán a un determinado sistema de normas relativas a depósito, y los otros, los que quedan bajo la órbita de la ANP, quizás se ajusten a otro régimen.

SEÑOR MINISTRO.- No, señor Senador, tienen el mismo régimen. Lo que se hace aquí es igualar los regímenes.

SEÑOR ABREU.- En ese caso, la norma debería hablar de “todos los puertos” y no “En los puertos bajo jurisdicción”. Digo esto porque estamos ante interpretaciones jurídicas sobre situaciones puntuales, en este caso, el depósito para embarcaciones amarradas a muelle. Por eso, como criterio general quizás se podría decir que no se aplica. Si bien es un tema de técnica, creo que habría que hacer esa modificación.

SEÑOR MINISTRO.- Si bien tenemos normas parecidas, las finalidades son diferentes. Está claro que ANP concentra gran parte de la actividad comercial de los puertos y la tendencia es que será el órgano portuario de los puertos destinados a esa actividad. En este caso, estamos hablando de los puertos deportivos. ¿Cuál es nuestro problema? Cuando se produce un temporal, si alguien hizo amarres inadecuados o si por falta de mantenimiento de su embarcación esta queda a la deriva y tiene daños, las aseguradoras plantean juicio al Estado. Por esa razón, queremos tener una norma que aclare que no somos responsables de esas

eventualidades, porque hasta ahora estamos pagando los juicios que perdimos por estas situaciones. La intención es aclarar esa zona gris y no pagar por cosas de las que no somos responsables.

SEÑOR ABREU.- Quiero mencionar que, respecto a este tema, no solo hay responsabilidades civiles en materia de contratos de depósito, sino también responsabilidades penales para el depositario en el caso de que se produzca algún delito respecto del bien. Reconozco que es una cuestión que tiene que ver con la práctica y soy consciente de las dificultades que está causando.

SEÑOR FERRER.- El artículo 472 también sufrió alguna modificación durante su tratamiento en la Cámara de Representantes, lo que determinó alguna dificultad respecto a lo que estaba previsto. Por ese motivo, hemos acercado a la Mesa una redacción alternativa.

Este artículo dispone que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas reintegrará al Tesoro Nacional el costo del personal que es financiado con cargo a Rentas Generales y que el excedente de lo que transfieren los terceros para la financiación de las obras por costo de mano de obra, podrá utilizarse en libre disponibilidad. Se ha entendido que en ciertos aspectos genera alguna ambigüedad en cuanto se considera que deberíamos reintegrar todo el costo. Por ese motivo, se ha acercado una redacción alternativa.

El artículo 473 crea la Coordinación del Desarrollo del Plan Director del Área Metropolitana de Montevideo y el cargo de Coordinador, con características de particular confianza. Esto va en el sentido de avanzar en la institucionalidad de la autoridad del área metropolitana, en conjunto con las Intendencias de Montevideo, San José y Canelones.

SEÑOR ABREU.- Discúlpeme, señora Presidenta, pero tengo una duda con respecto al artículo 471 que figura en la página 239 del repartido. Allí se dice:"En el caso de obras privadas que requieran aprobación de otras instituciones estatales para su realización, las mismas serán responsables de comunicar a la Dirección Nacional de Hidrografía la información que se determine.". A mi entender, la redacción no es clara y, tal como está, parecería que las obras son responsables o las instituciones estatales para su realización.

El siguiente inciso del artículo es aún más confuso. Allí se expresa: "En el caso de obras privadas, que no requieran tal aprobación para su realización, su propietario será el responsable de comunicar a la Dirección Nacional de Hidrografía dicha información". En realidad, podría tratarse de una persona física o jurídica y podría ser propietario o no. En este caso, sería necesario buscar determinada técnica jurídica porque, al referirse al propietario, se está dando una visión general que simplifica la realidad. Pienso que se podría sustituir dicho término por "la persona jurídica", "la sociedad" o lo que fuere. Planteo esto porque, ¿qué se define por propietario? ¿El administrador de una sociedad? A mi juicio, se tendría que pulir jurídicamente el tema, porque este tipo de imprecisión va a provocar más de un problema en la interpretación de la norma.

SEÑOR FERRER.- Con respecto a lo que acaba de plantear el señor Senador, más allá de comprender la inquietud, quiero señalar que, en el tercer inciso, donde se dice "las mismas serán responsables" se hace referencia a las instituciones, porque las obras no pueden ser sujeto de acción. La redacción podrá mejorarse pero, insisto en que cuando se habla de "las mismas" se está aludiendo a las instituciones estatales, y es claro su sentido.

Cuando se habla de "propietario" se está haciendo referencia al propietario de la obra o del bien, porque no se necesita la autorización de alguna institución estatal exclusivamente en los casos en que se realizan dentro de un predio privado único. No sólo eso alcanza para que no deba contar con autorización, pero todas las obras comprendidas en esta categoría, es decir aquellas que no requieren aprobación para su realización, están, necesariamente, dentro de un bien particular. Por lo tanto, el "propietario" es el

propietario del bien, que es quien realizará la obra. Insisto en que la redacción se puede mejorar, pero creo que el artículo es claro.

El artículo 474 refiere al aumento del subsidio del boleto de estudiante. En el primer año hay un incremento $ 40:000.000 y se destinará a la incorporación de todos los estudiantes de ciclo básico, incluyendo los mayores de quince años, a los que hoy no se abarca, y a partir del año 2012 se incorporará a los estudiantes de segundo ciclo de enseñanza media.

El artículo 475 tiene que ver con el tema de los vehículos armados en el país; fundamentalmente, se trata de evitar que se utilicen partes usadas en el armado de vehículos porque, en definitiva eso termina generando el ingreso al mercado de vehículos inseguros vinculados al transporte de carga y pasajeros.

SEÑOR ABREU.- Entiendo perfectamente este tema y quiero aclarar que no se presenta exclusivamente en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. En realidad, hay entablada una vieja lucha entre los importadores de vehículos nuevos y los importadores de vehículos usados con determinadas garantías. Cuando hablamos de este tema, todos sabemos de qué y de quiénes estamos hablando. Simplemente, quiero decir que no me parece que debamos restringir este tema en forma importante y establecer que todas las importaciones deberán ser de productos nuevos. Creo que se debe lograr que las exportaciones cumplan con las normas de calidad, de forma tal que se pueda incentivar una determinada actividad vinculada a los bienes usados, que a veces es tan importante, tanto para la infraestructura y el parque de trabajo en el área de la obra pública, como para el de transporte colectivo de pasajeros, entre otros.

Quería expresar estas ideas a modo de reflexión. Con toda franqueza y claridad, señalo que no soy partidario de que por este régimen queden beneficiadas las empresas importadoras de vehículos nuevos porque, en ese caso, estaríamos apoyando una limitación con la que, insisto, no estoy de acuerdo. Esta es mi opinión personal y la quería transmitir, porque se trata de algo que no sólo se plantea en este ámbito sino en otros, y también en legislaciones en donde se va prorrogando en forma permanente la prohibición de importación de usados. Los intereses de los importadores, que son muy importantes y pueden ser legítimos, no necesariamente son siempre compartidos.

SEÑOR MINISTRO.- Para contestar al señor Senador Abreu, pido autorización a la señora Presidenta para ceder el uso de la palabra al Director Nacional de Transporte, señor Felipe Martín.

SEÑOR MARTÍN.- La opinión que plantea el señor Senador es compartible, pero quiero señalar que esta norma está enfocada en otra dirección.

Desde hace ya un tiempo, se verifica un número muy importante de armado de remolques. A veces, cuando se realiza el proceso de registro de esas unidades -que en algunos casos hasta vienen con el año incluido, por ejemplo, 2009 ó 2010- se verifica que el vehículo está armado con partes de otros de los que no se sabe a ciencia cierta si fueron desafectados, si se les dio la baja correspondiente en la Intendencia, etcétera. Incluso, se ha dado el caso de que se verifica la existencia de dos números de chasis. Ante esto, buscamos establecer, como respaldo legal, que todo lo que represente ser el desarrollo de la metalúrgica nacional en el ensamble o el armado de sistemas de remolque, cuente con la garantía de que se conozca la procedencia, pues en muchos casos se sustituyen piezas viejas en un armado nuevo, cuando todos sabemos que la única forma de eliminar la fatiga que tienen los aceros es por fundición. Además, detrás de ese ensamblado, que no brinda ningún tipo de garantías o seguridades, pueden esconderse otros elementos, como el de no haber dado las bajas correspondientes de un remolque, entre otras cosas, por tener deuda de patente. Se blanquea esta situación desarmando el vehículo y volviéndolo a armar en una nueva unidad.

SEÑOR MINISTRO.- Los artículos 477 a 479 tienen que ver con el registro de empresas de transporte fluvial y se fundamentan en lo siguiente. En la autorización de los permisos para el transporte por agua de servicios nacionales e internacionales se debe verificar la observación por parte de la empresa de un

conjunto de requisitos legales de índole notarial, fiscal y contable, cuyo incumplimiento es causa de revocación de dicho servicio. Las unidades de transporte con las que se realizan esos servicios deben cumplir con las habilitaciones técnicas correspondientes y acreditar el vínculo jurídico que mantienen con la empresa responsable de su utilización. Este instrumento registral cumplirá una función necesaria en la política nacional de transporte, en particular, el fluvial y marítimo, permitiendo el control de la legalidad de la actividad y una actualización permanente de datos, en cumplimiento de los cometidos asignados por el Decreto Nº 247/997 a la Dirección General de Transporte Fluvial y Marítimo.

El artículo 480 tiene que ver con el Fondo de Fomento de la Marina Mercante. La modificación que proponemos es una adecuación a la vieja Ley de Fomento y Desarrollo de la Marina Mercante, de forma que las solicitudes de préstamo con destino a adquisición, construcción, reparaciones mayores, renovación, transformación y modernización de unidades, sean acompañadas por un respaldo técnico que otorgue un margen de seguridad, acotado en base a un informe pericial en cuanto a la necesidad y a los precios que se manejan en las diferentes operaciones por parte de los interesados.

SEÑOR FERRER.- El artículo 481 es el multicitado -perdón por el término- artículo del tope presupuestal que, sin duda, desearíamos que no estuviera. A su vez, en su segundo inciso agrega que en dicho tope presupuestal están incluidas las partidas correspondientes al Proyecto 999 “Mantenimiento y Conservación de la Red Vial Departamental” del Programa 370 “Mantenimiento de la Red Vial Departamental”, por $ 350:000.000 anuales, lo que significa un crecimiento bastante significativo, de un 30%, y $ 150:000.000 con destino a rehabilitación y mantenimiento de la red de caminería rural forestal, que se incorporó recientemente y a la que se ha dado permanencia con un pequeño incremento. Originalmente iba a ser solo para los años 2008 y 2009, pero se le dio continuidad este año y se le incorpora en esta disposición presupuestal.

El artículo 482 se incorporó en la Cámara de Representantes y tiene que ver con los recursos para el funcionamiento de la delegación uruguaya en la Comisión Mixta Uruguayo-Brasileña para el Desarrollo de la Cuenca de la Laguna Merín. En realidad, algunos de los rubros de funcionamiento de esta Comisión se financiaban por el Ministerio sin tener una apertura diferente, y ahora se dispone dicha apertura, autorizando al Ministerio a realizar una transferencia. Además, en acuerdo con el Ministerio de Economía y Finanzas acercamos una modificación a la redacción, a los efectos de darle mayor claridad y corregir algún aspecto de técnica legislativa, como la citación de los antecedentes de la norma legal.

SEÑOR ABREU.- Es una Comisión Mixta que funciona con una delegación uruguaya y otra brasileña, pero no tiene presupuesto común, como sucede en Salto Grande, que es un ente binacional. De todas maneras, estamos hablando de $ 15:000.000 en cinco años para financiar las tareas de la delegación uruguaya. Quisiera saber cuáles son las tareas que se están financiando. ¿Están previstas las tareas a realizar en estos cinco años?

También sabemos que esta Comisión Mixta ha tenido una suerte de sueño institucional desde hace muchos años, por lo que quisiera saber si hay alguna actividad prevista que permita dinamizar esta relación bilateral.

A la vez, me gustaría saber qué sentido político tiene la Comisión, porque hay que tener en cuenta que estamos hablando de una Comisión Mixta de carácter fronterizo con el Brasil, con quien tenemos algunos límites contestados, que no termino de repetir para no dejar que se consolide la posición imperial del territorio brasileño.

SEÑOR FERRER.- En primer lugar, aclaro que la autorización a transferir es por un monto de hasta $ 3:000.000 anuales, por lo que luego ajustaremos la cifra con la delegación de acuerdo con sus necesidades.

Por otra parte, la anterior delegación -ya que su integración cambió- nos hizo llegar una solicitud de recursos sobre el último tramo de la elaboración presupuestal, así como su aspiración de tener una asignación presupuestal propia. En realidad, la suma prevista era inferior a la que se plantea y los componentes del gasto tienen que ver, fundamentalmente, con el funcionamiento. Como se trata de una Comisión que tiene que ver con el relacionamiento internacional, supone determinados traslados y, por ende, una serie de viáticos, manejándose rubros en ese sentido. Asimismo, se manejan gastos vinculados a la sede ubicada en Treinta y Tres -limpieza, suministros y distintos consumos- que hoy día son cubiertos por el Ministerio.

Si bien el monto será afinado más adelante, debemos decir que esta Comisión Mixta, a partir del acuerdo de la Hidrovía de Laguna Merín-Laguna de los Patos o Hidrovía Uruguay-Brasil -como finalmente fue denominado el acuerdo- tendrá una suerte de relanzamiento, dado que constituye la Secretaría Técnica de Seguimiento del Acuerdo. Obviamente, la Dirección Nacional de Hidrografía brinda un soporte de asesoramiento técnico para el ejercicio de ese rol que le tocará asumir.

SEÑOR ABREU. Según el artículo 455, hay una importante creación de cargos para la Dirección Nacional de Planificación y Logística y estos, según los escalafones, son para ingeniero, arquitecto, contador, economista, abogado y demás. Me parece que estamos siguiendo la vieja estructura de las carreras generalistas. En la actualidad, existen carreras específicas sobre Comercio Exterior, Estrategia y Logística y, con esta redacción, estaríamos limitándolo a estas personas e impidiendo, incluso, que aquellos que tienen estudios de posgrado en Logística y Servicio Exterior, accedan a estos cargos. Considero que debemos buscar la forma de ser más flexibles porque, si no, estaríamos todavía bajo el modelo francés de la educación general.

SEÑOR MINISTRO.- Creo que lo que plantea el señor Senador Abreu es pertinente, por lo que es totalmente admisible buscar un nuevo modelo. A veces se tienen en el razonamiento algunas claves que no se acompasan a los tiempos que corren. Lo que no queremos es perder algunos cargos de profesionales universitarios, sin que esto implique un criterio de cualificación frente a otros niveles terciarios que son muy importantes hoy en día. Es más; la propia logística va a contar con especialistas que hasta hoy no existían.

SEÑORA PRESIDENTA.- Antes de despedir a quienes hoy nos visitan, les recordamos que quedamos a la espera de los nuevos artículos sustitutivos.

SEÑOR MINISTRO.- Por nuestra parte, aclaramos que enviaremos los sustitutivos con las nuevas redacciones acerca de los temas que hemos propuesto.

SEÑOR VIERA.- Si se me permite, quiero hacer una consulta respecto al segundo inciso del artículo 481, que comienza diciendo: "Los montos establecidos en la presente norma son totales, por lo que comprenden financiamiento local y externo, e incluyen las partidas correspondientes al Proyecto 999 'Mantenimiento y Conservación de la Red Vial Departamental' del programa 370 'Mantenimiento de la Red Vial Departamental' por $ 350.000.000 (trescientos cincuenta millones de pesos uruguayos) anuales". Sin embargo, si uno observa el planillado, puede ver que ese programa 370 "Mantenimiento de la Red Vial Departamental", figura con $ 270:000.000. Entonces, quiero saber a qué se debe la diferencia entre los dos montos.

SEÑOR MINISTRO.- El monto de $ 270:000.000 corresponde al Presupuesto anterior, y el de $ 350:000.000, al actual. Por eso dijimos que esa inversión creció un 30%. Esos $ 270:000.000 constituyen lo que se está imputando a la fecha.

SEÑOR VIERA.- Entonces, esa cifra se corrige.

SEÑOR MINISTRO.- Se aumenta para el próximo quinquenio.

SEÑOR VIERA.- Gracias, señor Ministro.

SEÑORA PRESIDENTA.- La Comisión de Presupuesto integrada con Hacienda agradece la presencia del señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, del señor Subsecretario y de sus asesores, así como la información que han proporcionado, que será considerada un insumo para la discusión del articulado del Presupuesto Nacional.

(Se retiran de Sala el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y su equipo.)

La Mesa comunica a las Senadoras y Senadores presentes que, después de haber esperado durante dos horas los representantes del Tribunal de lo Contencioso Administrativo, nos han planteado la posibilidad de concurrir otro día. Lo que les pudimos ofrecer fue recibirlos el jueves a las 9 de la mañana, ya que se trata del único día y horario posibles. Entonces, el jueves a las 9 de la mañana, que no teníamos previsto reunirnos, deberemos hacerlo para recibir a las autoridades del Tribunal de lo Contencioso Administrativo.

Se levanta la sesión.

(Es la hora 13 y 56 minutos.)